

1.6. Responsabilidad Civil

Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos

Civil liability for damages caused by the reciprocal collision of vehicles

por

ESTHER MONTERROSO CASADO

Profesora titular de Derecho civil

Universidad a Distancia de Madrid

RESUMEN: En este artículo se hace un análisis del régimen de responsabilidad aplicable en los supuestos de colisión recíproca de vehículos en los accidentes de circulación. Para ello, se parte de la regulación legal de la responsabilidad civil del conductor por daños materiales en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), y la evolución e interpretación jurisprudencial realizada en la materia. A continuación, el estudio se centra en el supuesto de colisión recíproca de vehículos, diferenciando los casos de culpa probada y los supuestos en los que no se puede determinar el grado de culpa de cada conductor, analizando las distintas posturas doctrinales y las resoluciones dictadas por nuestros tribunales. Se tomará en especial consideración la última Sentencia dictada por nuestro Tribunal Supremo, de 27 de mayo de 2019, que fija como criterio que cada conductor asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%, si bien abre el camino a una posible nueva interpretación tras la última reforma efectuada en la LRCSCVM.

ABSTRACT: *This article analyzes the liability system in cases of mutual collision of vehicles in traffic accidents. It is based on the legal regulation of the civil liability of the driver for material damages in the Law on Civil Liability and Insurance in the Motor Vehicles Circulation (LRCSCVM), and the evolution and jurisprudential interpretation performed in these cases. Next, the study focuses on the reciprocal vehicle collision, differentiating cases of proven fault and when the degree of fault of each driver cannot be determined, analyzing the different doctrinal positions and resolutions issued by our courts. Special consideration will be given to the last sentence issued by our Supreme Court, dated May 27, 2019, which establishes as a criterion that each driver assumes compensation for the damage of the other vehicle by 50%, although it opens the way for a possible new interpretation after the last reform carried out in the LRCSCVM.*

PALABRAS CLAVES: Responsabilidad civil. Accidentes de circulación. Colisión de vehículos. Resarcimiento de daños.

KEY WORDS: *Civil liability. Traffic accidents. Collision of vehicles. Damage compensation.*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. EL CRITERIO DE IMPUTACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.—III. LA CONTRIBUCIÓN CAUSAL EN LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN. 1. RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS MATERIALES. 2. RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS RECÍPROCOS CON CULPAS PROBADAS. 3 RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS RECÍPROCOS SIN CULPAS PROBADAS. A) *Doctrina jurisprudencial en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor.* B) *Aplicación de la STS de 19 de mayo de 2019 a los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor.*—IV. CONCLUSIONES.—V. BIBLIOGRAFÍA.—VI. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CITADAS.

I. INTRODUCCIÓN

Las indemnizaciones por daños causados en colisiones recíprocas de tráfico supone una de las cuestiones de índole práctica que más controversia suscita entre conductores, propietarios y aseguradoras de vehículos. Y es que pocos conductores pueden presumir de no haberse visto inmersos en una colisión, por pequeña que sea, si tenemos en cuenta que cada año se contabilizan en nuestro país cerca de dos millones de impactos entre vehículos¹. De ahí la relevancia y la repercusión de la imputación de la responsabilidad en estos casos y, en definitiva, de quién debe asumir y en qué proporción los costes de estos daños, que son abonados por las aseguradoras o son asumidos por los propietarios de vehículos. No olvidemos que, en nuestro país, el sector del seguro del automóvil mueve 11.135 millones de euros anuales y es una de actividades que más ingresos reporta en el aseguramiento².

Sin embargo, los sujetos, una vez inmersos en un siniestro en el que se producen daños materiales en el vehículo, por el hecho de contar con un seguro de responsabilidad civil no verán indemnizados en su totalidad los daños, a no ser que se determine la culpa del otro conductor en su causación. De hecho, son muchas las ocasiones en las que, existiendo manifestaciones contradictorias, no es posible determinar el grado de culpa de cada conductor; lo que adquiere especial relevancia en los casos de daños materiales causados por la colisión recíproca de vehículos. Ante este escenario y debido a una ausencia de regulación legal al respecto nos encontramos con posiciones doctrinales y jurisprudenciales contradictorias, que han ido evolucionando conforme a una mayor efectividad en la cobertura de los daños del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor; así como del principio general de responsabilidad por riesgo que preside la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSVM).

II. EL CRITERIO DE IMPUTACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

La LRCSVM, tras la Ley 30/1995, recogió expresamente en su articulado el principio de la responsabilidad por riesgo, adquiriendo un efecto vinculante³. De

este modo, desde entonces, el riesgo aparece reflejado, en el artículo 1.1, párrafo primero, como criterio de imputación de la responsabilidad, estableciendo que: «El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación».

Por lo tanto, este criterio aparece establecido tanto respecto a los daños causados a las personas como en los bienes. Si bien, a continuación, se recogen unas reglas relativas a la carga de la prueba de ciertas circunstancias exoneradoras de esta responsabilidad objetiva del conductor, en función del tipo de daño ocasionado, lo que ha dado lugar, como veremos, a una falta de uniformidad en la interpretación. A este respecto, señala el articulado, por un lado, en cuanto a los daños personales, que: «En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos». Y, respecto a los daños materiales, que: «En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código civil, artículos 109 y siguientes del Código penal, y según lo dispuesto en esta Ley». Más tarde, ni las modificaciones llevadas a cabo por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, ni por la Ley 21/2007, de 11 de julio, dieron lugar a cambios respecto al criterio de imputación de la responsabilidad. En este marco, la STS de 16 de diciembre de 2008 aclaró que ese criterio de imputación de la responsabilidad en virtud del riesgo derivado de la conducción de vehículos es aplicable a ambos daños, por mucho que, a continuación, se efectúe una remisión al artículo 1902 del Código civil en el supuesto en que acontezcan daños materiales.

Posteriormente, el legislador ha efectuado un importante avance legislativo tras la reforma llevada a cabo por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, aplicable para los accidentes acontecidos a partir del 1 de enero de 2016, que ha supuesto no solo una reforma y derogación integral del sistema para la valoración de estos daños y perjuicios, contenido en el Real Decreto Legislativo 8/2004, sino una modificación relevante en el criterio de imputación de la responsabilidad⁴.

Este giro afecta especialmente a los daños personales, al modificarse la moderación de la responsabilidad en los supuestos de concurrencia de culpa de la víctima. Tras la reforma legal se ha modificado la regulación efectuada por el artículo 1.1 y se vuelve a recoger el término de «culpa exclusiva del perjudicado», en lugar del de «conducta o negligencia» del perjudicado. El cambio más significativo procede porque la imputación de la responsabilidad al conductor ajena a la culpa acreditada, de conformidad con el riesgo generado, como venía aconteciendo (propia de un sistema de responsabilidad objetiva), da paso a un nuevo escenario en el que también es posible prescindir de la propia causalidad, lo que lo hace más propio de la cobertura de un seguro de daños que de un seguro de responsabilidad civil. De este modo, en los casos de culpa exclusiva o concurrente de los inimputables (menores de 14 años o a los que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil), salvo en caso de contribución dolosa, no se suprime ni se reduce la indemnización ni tampoco se permite la acción de repetición contra los padres y tutores, y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Por otro lado, el legislador posibilita en los demás supuestos (es decir, cuando las víctimas hayan cumplido los 15 años o sean capaces de culpa civil)

que pueda existir culpa exclusiva o concurrencia de culpas, pero limitando, en este último caso, la reducción de la indemnización hasta un máximo del 75%, por lo que no se toma en consideración si su grado de contribución al daño ha sido superior a dicho porcentaje causal. Por dicho motivo, podemos afirmar que el sistema instaurado por la Ley 30/2015, aunque sea encomiable, resulta incompatible con el sistema tradicional de la responsabilidad civil, que exige de una causalidad jurídica para imputar la responsabilidad, por mucho que lo consideremos acorde con el criterio de solidaridad social y protección jurídica de las víctimas. Nos encontramos ante un mecanismo de indemnización sin culpa en aquellos casos en los que se establece una indemnización aunque no exista un nexo causal entre el resultado dañoso y la conducta del agente dañador. Por lo tanto, el escenario actual del sistema de responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor ha quedado deformado, al incorporar a nuestro ordenamiento, un modelo de indemnización que no obedece claramente ni a un sistema de responsabilidad ni a un sistema de indemnización por daños.

Lamentablemente, el legislador no ha tenido en cuenta, a pesar de la relevancia práctica de la cuestión, que gran parte de los accidentes no se originan con intervención, culposa o no, de un solo conductor y una única víctima, sino que son producto de una colisión de vehículos. Ello ha originado problemas de interpretación en el caso de daños recíprocos sin culpa probada, que se ha visto incrementada porque el legislador no solo omite una regulación al respecto sino porque, en esta última reforma, elimina del precepto, es decir, del último apartado del artículo 1.1, la referencia que se efectuaba a la «equitativa moderación» respecto a la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes, en los supuestos en los que concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado. Es posible entender que esa eliminación se efectúa para que no genere conflicto con la regulación efectuada, a continuación, en el artículo 1.2 del texto legal, pero al predicarse respecto a ambo tipo de daños potencia la conflictividad en los casos de colisión recíproca por daños materiales.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que el legislador sigue estableciendo un régimen de regulación distinto en función de los daños. Lo más acertado hubiera sido que no se estableciera esa dicotomía en la regulación de los daños personales y materiales causados a la hora de determinar la responsabilidad de cualquier daño derivado en la circulación de vehículos a motor⁵. Obviamente, los intereses del sector asegurador en este ámbito han podido constituir un gran lastre para el legislador, que se ha visto abocado a no efectuar más cambios.

III. LA CONTRIBUCIÓN CAUSAL EN LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

1. RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS MATERIALES

En los casos en los que un conductor ocasiona daños en la circulación el principio de imputación de responsabilidad del conductor es el del riesgo cómo premisa general, sean estos daños corporales o materiales. Sin embargo, como hemos visto, frente a los daños materiales se establece un régimen de responsabilidad por culpa del conductor frente a tales bienes cuando resulte civilmente responsable, a tenor de la remisión a los artículos 1902 y siguientes del CC, el artículo 109 del actual CP y de la propia Ley. Por lo tanto, el régimen de respon-

sabilidad aplicable respecto a los daños materiales, al residir en la culpa, dista del régimen de los daños personales.

Si partimos de ambas premisas, el factor riesgo constituye un elemento clave para imputar la responsabilidad también en estos casos. Precisamente, la STS de 16 de diciembre de 2008 (cuyo ponente fue el magistrado Juan Antonio XIOL RÍOS), efectuando un giro sustancial a la postura tradicional mantenida por numerosos tribunales de apelación, al examinar la atribución de responsabilidad por los daños materiales causados en el vehículo con el que se produjo la colisión, toma como base el artículo 1 de la LRCSVM y parte, en su interpretación, del principio de responsabilidad por riesgo, como acontece respecto a los daños personales. En su resolución, la Sala establece el criterio de la atribución de la responsabilidad en virtud del riesgo tanto para el caso de daños corporales como materiales, aunque exista una colisión recíproca de vehículos. Si bien, respecto de los daños materiales esa responsabilidad queda sujeta a la culpa con una inversión de la carga de la prueba, de manera que, para quedar exonerado de responsabilidad, debe probar su actuación diligente. De este modo sostiene: «En cuanto a los daños materiales causados por la circulación, la LRCSVM 1995, partiendo de un principio de responsabilidad por riesgo en el artículo 1.1 I LRCSVM 1995, que se proclama con carácter general para todos los daños derivados de la circulación que afecten a la persona o a los bienes, exige respecto de estos últimos la concurrencia de los requisitos de carácter subjetivo establecidos para la responsabilidad extracontractual en el artículo 1902 (art. 1.1 III LRCSVM 1995). De la interpretación sistemática de los preceptos que se acaban de citar se infiere la necesidad de que se pruebe la culpa o negligencia por parte del conductor, si bien la referencia al principio de responsabilidad por riesgo, según una jurisprudencia inveterada de esta Sala surgida, entre otros ámbitos, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, comporta una presunción de culpabilidad en contra del conductor causante del daño, que puede ser destruida por prueba en contrario. En el caso de colisión entre los vehículos, según la jurisprudencia invocada por la parte recurrente, la única alteración significativa resulta, como se ha expuesto, de que, al encontrarse los conductores en la misma situación, se anulan las consecuencias de la presunción de culpabilidad en el sentido de que esta no puede operar únicamente respecto de uno de ellos frente al otro; pero surge la necesidad de determinar en cuál de los dos se aprecia negligencia o una contribución causal en la producción del daño suficiente para presumir la existencia de culpa salvo prueba en contrario, o si la responsabilidad debe ser distribuida entre ambos por haber actuado concurrentemente en virtud de un principio de compensación de culpas. Esto no supone obstáculo alguno a la aplicación del principio de responsabilidad subjetiva ni a las particularidades de imputación de responsabilidad inherentes a las actividades que generan riesgos, según el sistema que establece la LRCSVM 1995».

Con posterioridad, la STS, de Pleno, de 10 de septiembre de 2012, resolviendo también un supuesto de colisión en el que no existía prueba del punto de impacto ni de qué vehículo fue el que invadió el carril contrario y, por lo tanto, no se podía saber si la culpa causalmente determinante del siniestro fue de uno u otro conductor, recoge el anterior pronunciamiento y reitera que el hecho de que no exista prueba sobre la culpa del conductor no incide en el criterio de imputación de la responsabilidad que se basa en el riesgo y, en consecuencia, sin que una recíproca colisión de vehículos suponga una excepción a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación⁶. De este modo, declara que: «Por tanto, en el régimen de responsabilidad civil

fundado en el riesgo creado por la circulación (una vez constatado que el accidente tuvo lugar en la circulación y por consiguiente, es imputable al riesgo creado por uno y otro conductor que intervinieron en él), el mero hecho de que no haya podido constatarse en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, desde el punto de vista causal, para la producción del resultado —excluyendo así la del otro conductor— o que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente —excluyendo así parcialmente la contribución causal del otro conductor— (cuando se discuta que solo una de las conductas ha sido causalmente relevante o que ambas lo han sido en distinta proporción) no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios de imputación a ambos conductores ni constituye tampoco razón para no aplicar la regla de inversión de la carga de la prueba en pro de las reglas tradicionales sobre el *onus probandi* [carga de la prueba], características de los regímenes de responsabilidad objetiva y especialmente aplicables, cuando se trata de daños materiales, al conductor que alega que actuó con plena diligencia. En este sentido se pronuncia, por ejemplo, la SAP de Asturias, Sección 7.^a, de 20 de abril de 2010. Esta interpretación no permite aceptar la solución que sigue la sentencia recurrida, que negó el derecho a la indemnización solicitada con fundamento en que en supuestos de colisión recíproca no rige la inversión de la carga de la prueba —cuyas consecuencias se anulan—, sino las tradicionales reglas que obligan a cada parte a demostrar los hechos constitutivos de su pretensión. De esta forma se atribuirían al demandante todas las consecuencias negativas de la falta de prueba sobre la incidencia causal de la conducta del demandado en el accidente y en el resultado lesivo. Tal solución, obtenida mediante la aplicación estricta de los criterios clásicos de la responsabilidad subjetiva (independientemente de la opinión que merezca en relación con las soluciones que se ofrecen en Derecho comparado para garantizar la efectividad del sistema de responsabilidad civil subjetiva en situaciones de incertidumbre causal relativa), no es acorde con las exigencias del principio de responsabilidad objetiva proclamada en el artículo 1.1 LRCSCVM, la cual es aplicable a los daños personales dimanantes de la circulación (y, con la especialidad que se ha indicado, a los daños materiales), de forma que cada conductor responde del riesgo creado por la conducción de su vehículo, a menos que pueda acreditar la concurrencia de alguna de las causas legales de exoneración —caracterizadas en nuestra jurisprudencia como causas excluyentes de la imputación—. De este modo, declara la responsabilidad plena al 100% de cada uno de los conductores de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado y desautoriza la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa.

De esta manera, el Alto Tribunal, tras la disparidad de criterios jurisprudenciales de las audiencias provinciales adoptados con anterioridad a esta resolución del Pleno de la Sala, concluye que la responsabilidad civil en los casos de daños corporales ocasionados por una colisión recíproca de vehículos se va a resolver de manera que cada conductor resarza íntegramente los daños corporales causados a los ocupantes del vehículo contrario⁷. Además, con objeto de unificar la doctrina existente, rechaza expresamente los pronunciamientos a favor del resarcimiento parcial o proporcional, entendiendo que esa tesis solo procedería cuando pudiese acreditarse el porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de que no fuera así, «ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las condenas cruzadas».

De este modo, casa la sentencia de apelación, que había hecho recaer la carga de la prueba en el conductor demandante, exigiéndole probar que fue el contrario el que contribuyó causalmente con su conducta a la producción del siniestro (aplicando la doctrina del «dígame quién ha ocasionado el accidente y la norma atribuirá la responsabilidad»).

Aunque la sentencia deja claro que es la responsabilidad por riesgo, consagrada expresamente en la LRCSCVM, el paradigma sobre el cual debe interpretarse la ley para ambos tipos de daños, únicamente se pronuncia respecto a los daños corporales a la hora de rechazar la reparación parcial o la anulación de la misma derivada de la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa del riesgo generado por un vehículo por el generado por otro.

Respecto a los daños materiales, no se resuelve en esa sentencia la cuestión, por lo que una vez que queda clara la imputación de dicha responsabilidad, sería preciso determinar la distribución de la responsabilidad de ambos conductores (que son al mismo tiempo, por un lado, agente dañador y, por otro, perjudicado) en caso de colisión recíproca de vehículos. Para ello, es necesario analizar la existencia o no de la prueba de la culpa de todas, una o ninguna de las partes que han intervenido al resultado dañoso. En este sentido, la prueba de la causación del daño resulta relevante para dilucidar el criterio a aplicar, que dependerá, en primer término, de la existencia o no de culpa de los copartícipes. En consecuencia, se hace necesario diferenciar: a) si ambos conductores actuaron negligentemente, o b) si no se aprecia culpa de ninguna de las partes o solo existe un actuar negligente pero sin que exista prueba suficiente que determine cuál fue el conductor negligente y cuál el prudente.

2. RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS RECÍPROCOS CON CULPAS PROBADAS

Si los daños recíprocos son consecuencia de la culpa exclusiva de uno de los copartícipes en el accidente, no existen dudas de que recae sobre el conductor del vehículo culpable (y, por ende, sobre su propietario y asegurador) el deber de indemnizar por todos los daños ocasionados al contrario. Por lo tanto, frente a los daños materiales, deberá reparar estos daños, en consonancia con el artículo 1.1, apartado 3.º, de la LRCSCVM, que le hace responder frente a terceros según lo dispuesto en los artículos 1902 y siguientes del Código civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y en esta Ley. Téngase en cuenta que el propio seguro obligatorio no cubre los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor; así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad (art. 5.2 de la Ley).

Respecto a los daños corporales, la Sentencia de 10 de septiembre de 2012, que hemos analizado, admite la tesis del resarcimiento proporcional en los supuestos en los que sea posible acreditar el porcentaje concreto o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados. Dicho criterio también ha sido acogido por las SSTs de 4 y 11 de febrero de 2013, 29 de octubre de 2014 y 4 de febrero de 2015. De este modo, y partiendo de las mismas premisas, si existiera prueba de que el conductor de cada vehículo intervino en un porcentaje determinado en el daño causado al contrario no debería existir inconveniente en que se recogiera ese grado de participación a la hora de cuantificar la indemnización recibida por cada uno.

En definitiva, en ambos tipos de daños, si resulta probado que uno de los conductores o ambos actuaron de manera culposa porque pudieron haber adoptado medidas o precauciones de prudencia y atención que hubieran evitado la producción del daño, se le impondrá a dicho conductor la responsabilidad por los daños causados, pudiéndose incluso establecer un porcentaje causal. En este sentido se pronuncia, por ejemplo, la Audiencia Provincial de León, Sección 2.ª, de 28 de diciembre de 2016, que declara un concurso de culpas, de un 60% y un 40% en la colisión de una motocicleta, que realizó un giro a la izquierda sin cerciorarse de que estaba siendo adelantada, y un turismo, cuya actuación considera que no fue absolutamente diligente; o la Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante, Sección 9.ª, de 30 de diciembre de 2013, en el que se determina que el porcentaje o grado de incidencia causal de los vehículos implicados fue de un 70% y un 30 % respectivamente. Por contra, si resulta probada la culpa de solo uno de los conductores, se impone la responsabilidad de indemnizar a este, tal y como resulta, a modo de ejemplo, en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos, Sección 3.ª, de 18 de septiembre de 2019, que establece la culpa del turismo en la colisión con un camión al ser la vía por la que circulaba este preferente.

Ahora bien, hay que considerar que este reparto de la indemnización ha venido defendiéndose por razones de equidad y en consonancia con el artículo 1.1, apartado cuarto, de la Ley, que establecía un criterio de distribución de la responsabilidad en función del grado de culpa en la causación del accidente. Sin embargo, este apartado relativo a la «equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes» ha sido eliminado por la Ley 35/2015, lo que sin duda va a generar una mayor inseguridad jurídica a la hora de interpretar el precepto. Por otro lado, hay que tener en cuenta que la limitación de la reducción de las indemnizaciones incorporada por la nueva reforma en el artículo 1.2 de la LRCSCVM, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del 75%, solo afecta a los daños corporales. En este sentido, la norma hace referencia a «víctimas» que contribuyan a la producción del daño, por lo que en los casos en los que el sujeto sufra solo daños materiales no se trataría de una víctima, sino de un perjudicado y, por lo tanto, no resultaría de aplicación este apartado y, por ende, dicha limitación.

3. RÉGIMEN APLICABLE A LOS DAÑOS RECÍPROCOS SIN CULPAS PROBADAS

A) *Doctrina jurisprudencial en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor.*

La doctrina jurisprudencial sobre la interpretación del artículo 1.1, LRCSCVM en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor se ha efectuado con la redacción de la norma contenida en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, sin la reforma operada teniendo operada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre. Con anterioridad, el precepto disponía que: «El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia 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. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley». Tras la reforma de la Ley 35/2015, para el caso de daños a las personas, se sustituye la «conducta o negligencia del perjudicado» por la «culpa exclusiva del perjudicado y se elimina el siguiente apartado del artículo 1.1, aplicable a cualquier daño, relativo a que en los supuestos en los que concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado se procederá a la «equitativa moderación» de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Es importante tener en cuenta que la jurisprudencia establece una diferenciación a la hora de apreciar los supuestos en los que se produce daños personales y materiales con ocasión de una colisión recíproca entre vehículos sin prueba del grado de culpa de cada conductor.

En relación a la indemnización por daños personales, la Sentencia del Tribunal Supremo, de Pleno, de 10 de septiembre de 2012 es especialmente significativa al respecto, al defender la doctrina de las condenas cruzadas, estableciendo que «la solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas». Esta misma doctrina ha sido reiterada en las SSTs de 4 de febrero de 2013, 29 de octubre de 2014 y 18 de mayo de 2017. Criterio que es acogido por diversas sentencias de las Audiencias Provinciales, resultando ejemplificativas la Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas, Sección 4.ª, de 25 de marzo de 2014 y de la Audiencia Provincial de Cantabria, Sección 4.ª, de 3 de septiembre de 2014, que fijan la responsabilidad plena al 100% de cada uno de los conductores de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado, al no existir prueba de la contribución causal de cada uno de ellos; la Sentencia de la Audiencia Provincial de Salamanca, Sección 1.ª, de 2 de octubre de 2013, que también aplica la doctrina de las condenas cruzadas al no existir prueba de cuál fue el conductor responsable del accidente ni tampoco la proporción en que cada uno de ellos contribuyó a la producción del daño; o la de Santa Cruz de Tenerife, Sección 4.ª, de 19 de febrero de 2019, que hace responde a cada parte íntegramente los daños corporales producidos a la otra, al no poderse establecer con una cierta o suficiente seguridad la culpa en ambos conductores y, menos aún, el grado de contribución de uno y otro en el resultado. De este modo, se pone fin a la posición de algunas audiencias provinciales que habían acogido el criterio del resarcimiento parcial de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, por el efecto compensatorio de la inversión de la carga de la prueba⁸.

Respecto a la indemnización por los daños en los bienes, dicha sentencia de 10 de septiembre de 2012 interpreta la referencia al «riesgo creado por la conducción», señalando que «el riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad

civil por riesgo derivado de la conducción de un vehículo de motor [...]». Sin embargo, frente a los daños materiales, pone de relieve la exigencia, establecida por la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 Código civil (art. 1.1.III LRCSCVM), lo que comporta que «la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción».

En virtud de lo expuesto, la doctrina jurisprudencial relativa a la interpretación del artículo 1.1. de la LRCSCVM entiende que el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo a motor se extiende tanto a los supuestos de daños personales como de daños materiales, imputándose la responsabilidad fundamentada en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. No obstante, a pesar de dicha doctrina jurisprudencial aplicable a los daños materiales, el Alto Tribunal no se había pronunciado en esas sentencias mencionadas respecto al resarcimiento en los supuestos de daños en los bienes por colisión recíproca de vehículo hasta la Sentencia de 19 de mayo de 2019, que analizaremos a continuación. De este modo, a la hora de fijar la reparación del daño no existía unanimidad en las resoluciones de las audiencias, ni siquiera entre las más recientes. Por ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección 4.^a, de 10 de enero de 2014, que, a pesar de recoger la anterior doctrina, ante la falta de prueba y versiones absolutamente contradictorias de cuál de las conductas generadoras del riesgo ha sido la relevante desde el punto de vista causal establece la responsabilidad por daño materiales a cargo del conductor de vehículo que respectivamente lo ha causado.

B) Aplicación de la STS de 19 de mayo de 2019 a los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor

La reciente Sentencia del Pleno de la Sala de lo Civil, STS de 27 de mayo de 2019 (ponente Francisco MARÍN CASTÁN), parte de la doctrina jurisprudencial anteriormente expuesta, que recoge en su fundamento quinto, y amplía la misma para el caso concreto de los daños materiales.

Los antecedentes más significativos que dieron lugar a esta sentencia son los que a continuación se relatan. En 2010 tuvo lugar un accidente de circulación por colisión frontal de dos vehículos, un taxi y un vehículo de emergencias del Summa-112, sin que se tuviera conocimiento de cuál de los conductores no respetó el semáforo en rojo. Por estos hechos, se interpuso demanda por el propietario y la aseguradora del taxi. La demanda fue estimada parcialmente en primera instancia, que condenó solidariamente a los demandados a indemnizar al demandante propietario del auto taxi en 6.444,024 euros por el tiempo de paralización del vehículo (lucro cesante), con los intereses del art. 20 LCS, y a la aseguradora codemandante en 6.914,92 euros por el coste de reparación del mismo vehículo, pero resultó íntegramente desestimada por la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 12.^a, en Sentencia de 17 de junio de 2016, al no haberse podido probar la culpa, entendiendo que la parte demandante debía soportar las consecuencias de la falta de prueba de que la colisión se hubiera debido a la culpa del conductor demandado. En este sentido, se entendió que no se apreciaba «la debida relación de causalidad entre los daños sufridos por la recurrente y la mecánica de los hechos, ni puede concretarse la imputación de conducta algu-

na al conductor del vehículo de la demandada, tampoco puede haber reproche culpabilístico a dicho apelado ante las diversas versiones contradictorias sobre los mismos hechos, por lo que procede la estimación del recurso». Contra la sentencia de segunda instancia, los demandantes interpusieron recurso de casación por interés casacional, alegando que infringía las normas y criterios establecidos jurisprudencialmente por el Tribunal Supremo, desde 2008, en relación a la carga de la prueba y la aplicación de la teoría del riesgo, citándose especialmente al respecto las Sentencias de 10 de septiembre de 2012, de Pleno, y de 4 de febrero de 2013, aplicable a casos como el presente de colisión entre dos vehículos sin prueba de la contribución causal de sus respectivos conductores a la producción del daño. El Tribunal Supremo estima el recurso de casación interpuesto, que se casa parcialmente, y revoca la sentencia de primera instancia, únicamente para reducir en un 50% las indemnizaciones y sustituir el interés del artículo 20 LCS acordado por el interés legal desde la interpelación judicial.

En su resolución, el Alto Tribunal enfatiza que el régimen legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor se funda en su origen en principios de solidaridad social con las víctimas de los accidentes de tráfico, más que en los principios tradicionales de la responsabilidad civil extracontractual. Esto explica que la indemnización de los daños a las personas solo quede excluida por culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, lo que equivale a una responsabilidad sin culpa del conductor.

En consecuencia la sentencia vuelve a reiterar el criterio jurisprudencial mantenido respecto a los daños personales, abogando por las condenas cruzadas, debido a que «si se siguiera otro criterio, como el de la indemnización proporcional, la consecuencia sería que en los casos de muerte de uno de los conductores, o de los dos, la indemnización a los perjudicados sufriría una reducción muy considerable, pese a no haberse probado la concurrencia de las únicas causas de exoneración legalmente admisibles, y la efectividad del seguro obligatorio del vehículo causante de la muerte del conductor del otro vehículo quedaría injustificadamente mermada, ya que el seguro obligatorio cubre los daños personales de los ocupantes del vehículo asegurado pero no los del propio conductor; que sí quedan íntegramente cubiertos en cambio por el seguro obligatorio del otro vehículo».

Además, la citada resolución interpreta el artículo 1 de la LRCSCVM para los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor; en su fundamento sexto, que transcribimos por su relevancia en este asunto:

«Cuando se trata de daños en los bienes, el régimen de la responsabilidad civil no se funda ya en ese principio de solidaridad social, sino en el de la culpa o negligencia del conductor causante del daño, como resulta de la remisión del párrafo tercero del art. 1.1. LRCSCVM a los arts. 1902 y siguientes del Código civil y a los arts. 109 y sigs. del CP.

No obstante, la remisión también a «lo dispuesto en esta ley» y el principio general del párrafo primero del art. 1.1. de que «el conductor de vehículos de 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» justifican la inversión de la carga de la prueba, como declaró la citada sentencia de Pleno de 2012, solución coherente a su vez con la ampliación de la cobertura del seguro obligatorio a los daños en los bienes desde el Real Decreto Legislativo

1301/1986, de 28 de junio, por el que se adaptó el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 1962 (texto refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo) al ordenamiento jurídico comunitario.

Cuando, como en el presente caso, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

Pues bien, esta Sala considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor; pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto. Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño pero no se pueda probar, posibilidad que se da en el presente caso al ser lo más probable que fuese uno de los conductores quien no respetó la fase roja del semáforo de la calle por la que circulaba».

De este modo, recuerda que también en este ámbito rige la responsabilidad por riesgo y que ambos conductores son responsables de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Sin embargo, a la hora de cuantificar cuál es la reparación de los daños materiales que debe asumir cada parte defiende la indemnización del 50% de los daños, en lugar de las condenas cruzadas como sucede con los daños personales, no sin antes apuntar las tres opciones o posturas que existen al respecto, y que serán objeto de análisis a continuación:

a) La indemnización íntegramente de los daños del otro vehículo.

El Tribunal Supremo no considera este el criterio más acorde porque daría lugar a que se indemnizara por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto. Y ello aunque la tesis favorable al resarcimiento pleno de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas (fundado en la doble inversión de la carga de la prueba) ya había sido acogida por varias audiencias provinciales⁹.

No admite dudas que el criterio jurisprudencial de las culpas cruzadas, como hemos visto, resulta aplicable en el caso de daños corporales, que hace recaer la responsabilidad en ambos conductores, resarciendo al contrario. A este respecto, recordemos que nuestro Tribunal Supremo ha aclarado que «la solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las condenas cruzadas» (STS, Sala de lo Civil, Sección 1.ª, de 18 de mayo de 2017 y STS, de Pleno de esta Sala, de 10 de septiembre de 2012). E, incluso, algunas sentencias, acogiendo esta doctrina, también extienden la interpretación a los daños materiales. En este sentido, la Audiencia Provincial de Granada, Sección 4.ª, de 9 de mayo de 2019 establece que «para el caso

de que haya colisión entre dos vehículos, sin prueba de la contribución causal de cada uno de los conductores, entrará en juego la bien llamada doctrina de las condenas cruzadas, es decir, ambos conductores responden del total de los daños personales (extensible, igualmente, a los daños materiales) causados a los ocupantes del otro vehículo».

Este criterio de las condenas cruzadas es acogido en el sistema francés (mediante una interpretación de su propia jurisprudencia) e implica una doble responsabilidad, de manera que cada parte responde íntegramente de la totalidad de los daños ocasionados a la otra parte interviniente en el accidente. El fundamento principal se fundamenta en la responsabilidad objetiva del artículo 1 LRCSCVM, aplicable también al caso de los daños materiales. Además, es el más garante de los perjudicados en los accidentes de circulación, los cuales han suscrito un seguro obligatorio de responsabilidad civil y que, por lo tanto, participan en los costes del sistema, en el que cada vez los daños tienden a ser más repartidos o pulverizados¹⁰. Y, por último, podemos encontrar apoyo en el vacío legislativo existente en el caso de una colisión recíproca, que impide apreciar ni una concurrencia de culpas ni una compensación de las mismas; así como en que la solución de la distribución de la indemnización por mitad implica dejar a ambos implicados sin la reparación íntegra, por el hecho de desconocerse su culpa en la colisión.

No obstante, apostar por esta tesis pudiera dar lugar a fraudes a la hora de declarar un siniestro por parte de ambos implicados, únicamente con el objeto de que ambos vieran resarcido el perjuicio sufrido. Quizás, sea un impedimento práctico relevante para su defensa, aunque no podemos rechazar este sistema únicamente bajo la creencia o presunción de que los sujetos vayan a actuar de mala fe. Y, por otro lado, desde el punto de vista jurídico, esta postura defendida también ha sido objeto de crítica desde el ámbito de la causalidad, por considerar que deja de computar que los perjudicados «son causantes al tiempo de su propio daño como expresión causal del riesgo que despliegan»¹¹. No obstante, considero que lo que debiera presumirse es que son causantes del daño causado al contrario, que es lo que dispone la regla del artículo 1, sin que exista una estipulación por la que opere la presunción de que se cause los daños a sí mismo, es decir, que atribuya esos daños a su propia causación física y jurídica. Téngase en cuenta que no es lo mismo culpas concurrentes que riesgos concurrentes, ni el hecho de generar un riesgo debe implicar la presunción de una culpa, sino de una causa del daño que debe ser indemnizada por un principio de solidaridad social amparado en un seguro obligatorio, ya que nos encontramos ante un régimen de responsabilidad objetiva, aunque no sea absoluta, al preverse supuestos de exoneración de la responsabilidad.

b) La neutralización de las culpas, que equivale a que ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo.

Esta posición sostiene que los conductores deben acreditar la culpa del otro, ya que ambos realizan una actividad de riesgo y, si no pueden, no tendrán derecho a indemnización. El resultado de esta teoría es más bien propia de una aplicación del principio tradicional de responsabilidad subjetiva, por lo que debería rechazarse.

En este sentido, los riesgos no deben neutralizarse ni en el caso de daños personales ni en el caso de daños en los bienes. Si así fuera, no tendrían la misma incidencia como vehículo generador de riesgo un ciclomotor que un automóvil o que un camión. Precisamente, al ser la responsabilidad por riesgo el

paradigma sobre el cual debe interpretarse la Ley, no debe admitirse esta doctrina de neutralización de las presunciones de culpa, que tanto beneficiaría a la aseguradoras, ni tampoco una anulación de riesgo generado por un vehículo por el generado por otro.

El Alto Tribunal, en la Sentencia de 27 de mayo de 2019 ha rechazado precisamente esta postura porque equivale a privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa.

c) La indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

Esta doctrina se fundamenta en las culpas concurrentes y distribuye por igual los daños, de manera que cada conductor (o su propietario, en caso de no coincidir) debe indemnizar al contrario en la mitad de sus daños y viceversa. Bajo esta postura, MEDINA CRESPO considera que se trataría de un supuesto de concurrencia de culpas o de causas, por lo que el conductor no deberá ser resarcido por los daños debidos a su propia causación (entendiendo o presumiendo que se los produce). A tal efecto, se daría el mismo tratamiento resarcitorio a los daños recíprocos con y sin culpa probadas¹². No obstante, si nos centramos en la mera causalidad, debería, entonces, aplicarse esa teoría para ambos tipos de daños.

Esta interpretación presume, a priori, la culpa del conductor y, por ende, se le atribuye la misma, al no desvirtuar la misma, con el objeto de evitar que cada conductor se vea resarcido por daños debidos a su propia causa. Por lo tanto, conforme a esta teoría, se presumiría la concurrencia de cada conductor en un 50% en los daños causados. Y es este el criterio que sostiene la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 mayo de 2019, que resolvió que cada uno asumiera la indemnización de los daños del otro vehículo en este porcentaje, estimando que el resarcimiento de los daños en la mitad resulta el criterio más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor. También recogen esta resolución en su pronunciamiento las Sentencias de las Audiencias Provinciales de Madrid, Sección 20.ª, de 23 y 24 de julio de 2019; de Barcelona, Sección 1.ª, de 19 de julio de 2019, Sección 16.ª, de 16 de julio de 2019; o de Valencia, Sección 7.ª, de 17 de julio de 2019, si bien en esta última, se trata de una colisión en cadena, en la que se establece una responsabilidad solidaria de los daños entre ambos.

No obstante, es preciso poner de manifiesto algunas consideraciones. En primer lugar, si se considera que deben compartir el daño causado, entonces debería abogarse por una solidaridad y, en tal caso, si se establece que la deuda se presume dividida en partes iguales, debería entonces computarse el total del daño y dividirse por mitad, que no es lo mismo que indemnizar la mitad del daño sufrido al contrario. Por otro lado, también debe considerarse que la reforma operada por la Ley 35/2015 anula uno de los argumentos legislativos principales para llegar a la solución analizada, al eliminarse del articulado de la LRCSCVM, en referencia a los supuestos en los que concurrían la negligencia del conductor y la del perjudicado, la «equitativa moderación» de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes. De hecho, este extremo es puesto de relevancia en la referida STS de 27 de mayo de 2019, que indica que: «la solución por la que ahora se opta cuenta en su apoyo con la «equitativa moderación» a que se refiere el párrafo cuarto del art. 1.1. LRCSCVM en su redacción aplicable al caso, sin que esto signifique que la supresión de este párrafo por el artículo único 1 de la Ley

35/2015, de 22 de septiembre), impida aplicarla a hechos sucedidos bajo el régimen actualmente vigente, cuestión sobre la que esta Sala no puede pronunciarse por haber sucedido los hechos del presente litigio antes de esa supresión». Por lo tanto, la sentencia no finaliza con la controversia, al menos a partir de los supuestos de accidentes con perjuicios materiales derivados de una colisión de vehículos acontecidos a partir de 2016, lo que podría llegar a interpretarse como una inclinación por la doctrina de las responsabilidades cruzadas o, al menos, abrir un nuevo camino hacia otra interpretación.

IV. CONCLUSIONES

Conforme a la doctrina jurisprudencial, la interpretación del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM) para los casos de daños personales por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor debe ser el de la plena reparación de los daños causados al contrario. Esto explica que la indemnización de los daños a las personas solo quede excluida por culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, lo que equivale a una responsabilidad sin culpa del conductor. En tales casos, si no hay prueba del grado de culpa de cada conductor, la STS, de Pleno, de 10 de septiembre de 2012, fijó jurisprudencia en el sentido de que la solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados; de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina de las indemnizaciones cruzadas.

Sin embargo, aunque se parte del mismo criterio de imputación de la responsabilidad en virtud del riesgo con respecto a los daños materiales, se entiende que el régimen de responsabilidad también se funda en la culpa o negligencia del conductor causante del daño, con la inversión de la carga de la prueba que resulta de la LRCSCVM. Por ello, la interpretación que señala como óptima el Tribunal Supremo, en Sentencia de Pleno de 27 de mayo de 2019, en los daños materiales con culpas improbadas o sin determinación del grado de culpa de cada conductor debe ser que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%. Se considera que esta solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor. Se descarta, así, la teoría de la íntegra reparación, que podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto; y la de la neutralización de culpas, que ocasionaría que se privará por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa.

No obstante, el criterio de esta última sentencia se fundamentó en la redacción de la norma anterior a la Ley 35/2015, que ha eliminado la referencia a la «equitativa moderación», respecto a la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes, en los supuestos en los que concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, lo que volverá a potenciar la conflictividad en los casos de colisión recíproca por daños materiales.

Lo más acertado hubiera sido que el legislador hubiera regulado expresamente los supuestos de colisión de vehículos, especialmente sin culpas probadas, en la última reforma legislativa, sin limitarse a los supuestos de concurrencia de causas (o de culpas) respecto a los daños personales, es decir, entre víctimas atropelladas y conductores lesionados, Máxime teniendo en cuenta la disparidad de resoluciones jurisprudenciales dictadas (si bien atemperada por la reciente STS de 27 de mayo de 2019), las posturas doctrinales (que, aunque se van acercando, no terminan de encontrar una unidad de criterio) y de cómo ha quedado articulado el texto legislativo tras la reforma operada por la Ley 35/2015.

Como propuesta de *lege ferenda* o *desideratum*, sería oportuno que el legislador acabase con esa dicotomía en la regulación de los daños personales y materiales causados a la hora de atribuir la responsabilidad para resarcir cualquier daño derivado en la circulación de vehículos a motor.

V. BIBLIOGRAFÍA

- MEDINA CRESPO, M. (2016). Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012). En Yzquierdo Tolsada, M. (Dir.) *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina. Civil y Mercantil*, Volumen 5 (2011-2012). Madrid: Dykinson, 557-572.
- MEDINA CRESPO, M. (2010). *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Barcelona: Bosch, Barcelona..
- MONTERROSO CASADO, E. (2018). *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños conforme a la Ley 35/2015*, de 22 de septiembre, Madrid: CEF, 3.^a ed.
- (2009). *Responsabilidad civil por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*, Navarra: Aranzadi,

VI. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CITADAS

Sentencias del Tribunal Supremo:

- STS de Pleno, Sala Civil, STS de 27 de mayo de 2019.
- STS, Sala de lo Civil, de 18 de mayo de 2017.
- STS, Sala de lo Civil, de 4 de febrero de 2015.
- STS, Sala de lo Civil, de 29 de octubre de 2014.
- STS, Sala de lo Civil, de 11 de febrero de 2013.
- STS, Sala de lo Civil, de 4 de febrero de 2013.
- STS, de Pleno, Sala Civil, de 10 de septiembre de 2012.
- STS, Sala de lo Civil, de 16 de diciembre de 2008.

Sentencias de Audiencias Provinciales:

- SAP de Burgos, Sección 3.^a, de 18 de septiembre de 2019.
- SAP de Madrid, Sección 20.^a, de 24 de julio de 2019.
- SAP de Madrid, Sección 20.^a, de 23 de julio de 2019.
- SAP de Barcelona, Sección 1, de 19 de julio de 2019.
- SAP de Valencia, Sección 7.^a, de 17 de julio de 2019.
- SAP de Barcelona, Sección 16.^a, de 16 de julio de 2019.

- SAP de Granada, Sección 4.^a, de 9 de mayo de 2019.
- SAP de Santa Cruz de Tenerife, Sección 4.^a, de 19 de febrero de 2019.
- SAP de León, Sección 2.^a, de 28 de diciembre de 2016.
- SAP de Madrid, Sección 12.^a, en sentencia de 17 de junio de 2016.
- SAP de Cantabria, Sección 4.^a, de 3 de septiembre de 2014.
- SAP de Las Palmas, Sección 4.^a, de 25 de marzo de 2014.
- SAP de Granada, Sección 4.^a, de 10 de enero de 2014.
- SAP de Salamanca, Sección 1.^a, de 2 de octubre de 2013.
- SAP de Alicante, Sección 9.^a, de 30 de diciembre de 2013.
- SAP de Baleares, Sección 3.^a, 18 de julio de 2006.
- SAP de Baleares, Sección 3.^a, de 22 de junio de 2004.
- SAP de Baleares, Sección 4.^a, de 6 de mayo de 2003.
- SAP de Pontevedra, Sección 3.^a, de 16 de enero de 1998.
- SAP de Badajoz, Sección 2.^a, de 10 de septiembre de 1998.
- SAP de Pontevedra, Sección 3.^a, de 15 de octubre de 1997.

NOTAS

¹ Datos obtenidos por TIREA, la empresa informática encargada de gestionar la plataforma de liquidación de percances CICOS. Disponible en: <https://www.unespa.es/notasdeprensa/los-golpes-chapa-alcanzan-cota-mas-alta-siete-anos/>

² Fuente: https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20190122/sector-asegurador-facturo-millones/370463256_0.html

³ La objetivación de la responsabilidad fue acogida por nuestro ordenamiento en la promulgación de una Ley especial, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Sin embargo, el principio informador de responsabilidad por riesgo solo se recogió en su exposición de motivos, y no en su articulado. Este principio no aparecerá expresamente reflejado hasta la aprobación de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (tras la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, y que deroga la anterior). En MONTERROSO CASADO, E. (2018). *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Madrid: CEF, 3.^a ed., 22.

⁴ La finalidad de Ley 35/2015, de 22 de septiembre, según recoge la propia exposición de motivos, es lograr la total indemnización de los daños y perjuicios para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente. Además, se modifican sustancialmente los principios rectores del sistema, los daños indemnizables, los sujetos beneficiarios, el modo de cálculo y las cuantías indemnizatorias del vigente sistema legal valorativo.

⁵ En este sentido, señala MEDINA CRESPO (2016) que «no tendría que haber más régimen atributivo que el de la objetividad atenuada, con eliminación del (en mi concepto, excepcional) de la subjetividad objetivada (sistema mixto inmaduro que se aparta de la pura subjetividad y se aproxima bastante al de la objetividad, sin afirmarla), lo que conllevaría que se respondiera siempre por los daños causados por caso fortuito, con independencia de que sean corporales o materiales». Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012). En Yzquierdo Tolsada, M. (Dir.) *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina. Civil y Mercantil*, Volumen 5 (2011-2012). Madrid: Dykinson, 569.

⁶ De este modo, la STS de 10 de septiembre de 2012 se apoya en la Sentencia de 16 de diciembre de 2008 y sostiene que «debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado y en la proporción en que lo ha hecho, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas

en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados. Esto es así porque cada conductor es artífice del riesgo creado por la conducción de su propio vehículo —título de atribución de su responsabilidad— y como tal, no pudiendo cada uno acreditar la existencia de causa de exoneración (esto es, que entre su conducta y el accidente se interfirió la culpa exclusiva del otro conductor o fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo o, en el caso de daños materiales, que se actuó con plena diligencia), ha de afirmarse la recíproca responsabilidad civil por el accidente en la proporción en que cada conductor haya contribuido a causarlo. En suma, una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación».

⁷ Si bien, sería conveniente efectuar una matización al respecto, puesto que realmente se trataría de daños sufridos, en lugar de daños causados, ya que no existe prueba de dicho extremo, es decir, que la causa del daño resida en uno u otro conductor, o en ambos.

⁸ Entre otras, se citan, las SSAP de Baleares, Sección 4.ª, de 6 de mayo de 2003 y Pontevedra, Sección 3.ª, de 15 de octubre de 1997 y de 16 de enero de 1998.

⁹ Por ejemplo, las SSAP de Badajoz, Sección 2.ª, de 10 de septiembre de 1998, y de Baleares, Sección 3.ª, de 22 de junio de 2004 y de 18 de julio de 2006.

¹⁰ MONTERROSO CASADO, E. (2009). *Responsabilidad civil por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*, Navarra: Aranzadi, 154 y 155.

¹¹ MEDINA CRESPO, M. (2010). *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Barcelona: Bosch, 60.

¹² MEDINA CRESPO (2010) enfatiza que «no enervadas las presunciones de culpa que gravan a los dos conductores, se está ante un supuesto de culpas (causas) concurrentes que, normalmente, se han de considerar de igual grado, por lo que cada conductor ha de indemnizar a su contrario en la mitad del valor de los daños sufridos y que este, a su vez, ha de indemnizar al otro en la mitad de los perjuicios sufridos por él, habiendo de soportar cada conductor la otra mitad por corresponder a su propia causación, tanto porque se trate de una causación reputada culpable por las presunciones no desmentidas de culpa, como porque se trate, estrictamente, de una causación objetiva por razón del rango atributivo del riesgo específico desplegado, en cuyo seno opera prioritariamente la misma presunción de culpa para cada conductor» (*Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, op. cit., 71).