

Sentencia del Tribunal Supremo (Pleno) 294/2019, de 27 de mayo [ROJ: 1600/2019]

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS MATERIALES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO CUANDO NO PUEDE DETERMINARSE EL GRADO DE RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR

En los supuestos de daños y perjuicios derivados de la circulación de vehículos a motor, sean estos daños personales o daños materiales, la Jurisprudencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo considera como título de atribución de la responsabilidad el riesgo creado por la conducción. Tal Jurisprudencia se ancla en la propia dicción del art. 1.1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante LRCSCVM). El citado precepto establece, de manera textual: «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». De esta manera el criterio del riesgo generado por la conducción desplaza el tradicional criterio de la responsabilidad por culpa, en el que el título de imputación es la culpa del agente.

Si bien, respecto de los daños materiales, el art. 1.1 (párrafo tercero de la LRCSCVM) establece «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».

Como la LRCSCVM en el caso de daños materiales exige que se cumplan los requisitos del art. 1902 CC, junto al criterio del riesgo creado por la conducción, también resulta de aplicación el criterio anterior a la LRCSCVM de inversión de carga de la prueba, que exige que el conductor causante del daño demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción para que pueda ser exonerado.

Cuando de daños personales se trate, sin embargo, el párrafo segundo del art. 1.1 de la LRCSCVM mantiene que de la responsabilidad por riesgo que consagra el párrafo primero solo podrá exonerarse el conductor «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». Y debe tenerse en cuenta que los defectos del vehículo o la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos no se considerarán casos de fuerza mayor.

En los supuestos de daños personales cuyo origen radique en una colisión recíproca de vehículos, el pleno de la Sala 1.^a del TS en la Sentencia 536/2012, de 10 de septiembre, establece que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo implica la atribución de responsabilidad por el daño respecto del conductor del vehículo que lo ha causado

y en la proporción que lo ha hecho, dado que cada conductor responde por el riesgo que genera la conducción de su vehículo. Así, si no concurre ninguna de las causas de exoneración expresamente previstas en el párrafo 2 del art. 1.1 LRCSCVM cada uno de los conductores responde en la proporción en la que haya contribuido a causarlo.

Si bien, esta solución del resarcimiento proporcional solo procede cuando sea posible acreditar el porcentaje de incidencia causal de los distintos vehículos implicados. Si no es posible fijar el concreto porcentaje de incidencia causal, la Jurisprudencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo ha establecido que los dos conductores responden de la totalidad de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo. Ello, con arreglo a lo que se ha denominado «la doctrina de las indemnizaciones cruzadas». Así se ha mantenido en la Sentencia 536/2012, de 10 de septiembre, y con posterioridad en la STS 40/2013, de 4 de febrero, entre otras.

La aplicación de la doctrina jurisprudencial de las indemnizaciones cruzadas en los supuestos de daños personales en los que no es posible determinar la concreta incidencia causal de cada uno de los conductores tiene su razón de ser en el hecho de que el fundamento del régimen legal de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, cuando se trata de daños personales, se basa en el principio de solidaridad social con las víctimas de los accidentes de tráfico. Por tanto, no resultan de aplicación la mayor parte de los requisitos tradicionales de la responsabilidad civil, lo que justifica que la indemnización de los daños a las personas solo se excluya en los supuestos de culpa exclusiva de la víctima o de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Así, la solución que mejor se adapta a estos principios, en los supuestos de colisiones recíprocas con daños personales en los que no existe determinación del grado de responsabilidad de cada conductor, es la de las indemnizaciones cruzadas. Esto es así porque los seguros obligatorios (además de las lesiones del conductor y ocupantes del vehículo contrario) cubren los daños personales de los ocupantes de los vehículos asegurados, pero no los del conductor. Con el criterio de las indemnizaciones cruzadas se consigue que, en el supuesto de muerte o lesiones del conductor, se obtenga también indemnización por los daños y perjuicios sufridos por este último, pues estaría a cargo del seguro del vehículo contrario.

En los supuestos de daños materiales, a pesar de subsistir la responsabilidad por el riesgo creado por el hecho de la conducción (que deriva del principio general que inspira la LRCSCVM), el régimen jurídico que determina la responsabilidad del conductor no se fundamenta tanto en el principio de solidaridad social con la víctima, como en el de la culpa o negligencia del conductor que genera el daño, pues así se deriva de la remisión que realiza la LRCSCVM a los arts. 1902 y ss. CC. La manera de compatibilizar ambos ingredientes de la responsabilidad por los daños materiales generados como consecuencia de la circulación de vehículos a motor es la inversión de la carga de la prueba, como se deriva de la STS 536/2012, de 10 de septiembre (pleno).

En el mismo sentido se pronuncia la STS de 4 de febrero de 2013, que afirma que la responsabilidad civil automovilística se basa en la creación de un riesgo tanto en el caso de los daños personales como en el de los materiales. Si bien, mantiene que en el concreto caso de los daños materiales se invierte la carga de la prueba. Para la resolución, la inversión de la carga de la prueba en el caso de los daños materiales tiene su razón de ser en la remisión que el art. 1.1.III LRCSCVM hace al art. 1902 CC, de manera que el conductor del vehículo responsable será culpable si no consigue acreditar su diligencia. Así, en principio, la falta de acreditación por parte del conductor demandado de su plena diligencia implicará declarar su responsabilidad.

El problema radica en determinar la solución aplicable cuando, en las colisiones recíprocas que generan daños materiales, ninguno de los conductores consigue probar su falta de culpa o negligencia en la causación. Las soluciones que serían posibles en este tipo de situaciones pueden resumirse en tres:

1. La teoría de las indemnizaciones cruzadas: en virtud de la cual cada uno de los conductores indemnizará íntegramente los daños del otro vehículo.
2. Que se produzca una neutralización de las culpas de los conductores implicados: ello implicaría que ninguno de los conductores indemnice los daños causados al otro vehículo.
3. Que se entienda que cada uno de los conductores ha contribuido a la causación de los daños, de manera que cada uno asume el 50% de la reparación de los daños generados en el otro vehículo. El fundamento de esta solución radica en entender que existe una concurrencia de causas que permite aplicar la solución prevista para la concurrencia de culpas de igual grado, dado que no se cuenta con datos que permitan atribuir mayor participación a uno de los conductores en detrimento del otro. En definitiva, esta postura opta por considerar a los dos conductores como responsables del siniestro, puesto que los dos contribuyen causalmente al resultado dañoso, que a su vez constituye una materialización del riesgo generado por la conducción. Como no existe posibilidad de probar el porcentaje de participación causal de cada uno de ellos se opta por la solución de entender que los dos contribuyeron en la misma proporción, un 50%.

La Sala Primera del Tribunal Supremo, en la Sentencia del Pleno 294/2019, ha sentado doctrina jurisprudencial optando por la tercera de las soluciones expuestas. Así, mantiene que la solución más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños por parte del seguro obligatorio es la tercera posibilidad. Esta resolución defiende que cualquiera de las otras opciones podría implicar la pérdida de la indemnización para el perjudicado que no hubiese causado la colisión, si concurriese la eventualidad de que no lograse probar su falta de culpa. O que podría dar lugar a que

se indemnizase íntegramente al propietario del vehículo causante de los daños, si no existiese prueba de este aspecto

Con la doctrina jurisprudencial expuesta, instaurada por la STS (Pleno) 294/2019, de 27 de mayo, la imposibilidad de probar que el conductor del vehículo contrario actuó de manera culpable, en el caso que nos ocupa porque no respetó el semáforo en fase roja y no existe prueba objetiva del estado del semáforo, no impediría que el demandante perjudicado pudiese obtener una indemnización por importe del 50% de los daños efectivamente sufridos.

Exactamente a la misma solución se llegaría cuando el demandado recibe una demanda que le imputa la responsabilidad en el accidente y no puede probar su falta de responsabilidad (porque se le imputa no respetar el semáforo en rojo y no tiene manera de acreditar que estaba en fase verde).

Así, esta nueva doctrina jurisprudencial establece la relación de la responsabilidad por riesgo con la carga de la prueba, pues en las colisiones recíprocas de vehículos a motor en las que se discute la responsabilidad por los daños materiales la especialidad no radica en una alteración de las reglas generales sobre la carga de la prueba, ya que la inversión de la carga de la prueba solo se produce en relación con la prueba de la actuación diligente del conductor. La especialidad radica en dilucidar a cuál de los dos implicados corresponde la eficiencia causal en la generación del daño, o si tal eficiencia causal debe ser distribuida proporcionalmente entre los dos agentes por haber actuado de manera concurrente. Aunque el art. 217.2 LEC impone al demandante la carga de probar los hechos en los que se fundamenta la demanda, en los supuestos de daños materiales en colisiones recíprocas en los que no sea posible acreditar la responsabilidad en el accidente, el demandante será indemnizado en el 50% de los daños y perjuicios sufridos.

Estrella TORAL LARA
Prof.^a Contratada Doctora. Derecho Civil
Universidad de Salamanca
etoral@usal.es