



doctrina

Causalidad, eficiencia causal, imputación objetiva y reparto de responsabilidades aplicando el régimen de la LRCSCVM: notas a la STS de 10 de septiembre de 2012



Fernando Peña López
Profesor Titular de Derecho Civil
Universidad de A Coruña

La STS (Pleno) de 10 de septiembre de 2012 [RJA 2012/11046] constituye un buen ejemplo de los resultados a los que conduce la falta de precisión terminológica a la hora de distinguir entre los planos de la causalidad material y los de la imputación objetiva en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual. Esta sentencia, para justificar la imputación de responsabilidad en un supuesto en el que no había prueba alguna de cuál de las partes del proceso había «provocado» el accidente, se saca de la chistera una «presunción de causalidad» que, además, declara aplicable en general al ámbito de la responsabilidad por riesgo. A lo largo de estas notas, trataré de explicar que crear esta presunción no era necesario (al menos para conseguir la finalidad perseguida por el TS en la resolución) y que su «carta de naturaleza» obedece a la todavía imperfecta distinción entre los planos de la causalidad y de la culpa.

En segundo lugar, la sentencia se plantea el problema del reparto de responsabilidades

en aquellos casos en los que no existe ninguna prueba de cuál fue la conducta de cada uno de los dos intervinientes en el accidente. El núcleo esencial del problema que pretende resolver la sentencia en este sentido, fijando una doctrina jurisprudencial clara hacia el futuro es el siguiente: ¿debe repartirse la indemnización al 50% entre los dos conductores aplicando la presunción de las obligaciones con pluralidad de sujetos (1.138 CC)? ¿O debe aplicarse el criterio de las indemnizaciones cruzadas –cada uno de los dos conductores indemniza los daños que ha causado al otro interviniente-? Podemos adelantar que el TS finalmente adopta este segundo criterio, pero lo más interesante de la sentencia es el razonamiento que conduce al tribunal a esta solución; el cual demuestra la elevada dependencia de la culpa que tiene cualquier régimen de responsabilidad civil, incluidos los regímenes de responsabilidad objetiva como el de la LRCSCVM.

1. Planteamiento de la cuestión: responsabilidad objetiva, concurrencia de causas y eficiencia lesiva

El régimen jurídico que aplica la sentencia objeto de estas notas es el de responsabilidad objetiva contenido en la LRCSCVM. En concreto, la cuestión más importante que tiene que resolver la sentencia es el de aclarar cómo debe aplicarse este régimen a aquellos supuestos en los que el accidente se produce por la colisión entre dos vehículos, cuando los dos conductores involucrados son las partes del proceso. En este tipo de supuestos, nos encontramos con dos sujetos intervinientes cuyos comportamientos están sujetos al régimen de responsabilidad objetiva, por lo que son susceptibles de ser declarados responsables al margen de que su conducta sea o no culpable. En esta dirección razona precisamente el TS, en coherencia con su propia jurisprudencia anterior:

(FJ 4º B): «En supuestos de colisión recíproca de vehículos constituye jurisprudencia de esta Sala, a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008 [RJ 2009, 1353], que el artículo 1.1 I y II LRCSVM 1995 (norma aplicable al presente supuesto por razones temporales, dado que cuando se produjo el accidente no estaba en vigor el texto del 2004 [RCL 2004, 2310], citado por el recurrente) establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Este principio solamente excluye la imputa-





ción (artículo 1.1 II) cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concorra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (artículo 1.1IV LRCSVM 1995). 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 derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1.I LRCSVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1.III LRCSVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSVM 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.

De esta forma, como declara la citada sentencia, en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos, como aquí sucede, 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.

También, como se afirma en dicha sentencia, lo que se infiere de la doctrina fijada es que la particularidad de la recíproca colisión entre los vehículos de motor no reside en una supuesta alteración de las reglas sobre carga de la prueba (la inversión de la carga de la prueba es aplicable solo para probar la concurrencia de causas de exoneración y, en el caso de daños materiales, que el conductor ha actuado de manera plenamente diligente) o en la alteración de los criterios de imputación establecidos en la LRCSVM 1995, sino en la necesidad de determinar a cuál de los dos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño, o si esta debe ser distribuida proporcionalmente entre ambos por haber actuado concurrentemente. 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 que establece la LRCSVM 1995 y la vigente en la actualidad.

Hasta este punto, comparto plenamente el razonamiento que aparentemente sustenta la posición del TS: se ha probado que ambos vehículos colisionaron y, por consiguiente, puede concluirse que ambos han causado conjuntamente el accidente desde el punto de vista material (ambas conductas son causa en sentido empírico del accidente). Ello, en un régimen de responsabilidad por riesgo como el de la LRCSVM, a falta de la acreditación por alguno de los conductores de una causa de exoneración de responsabilidad (fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima...) aboca a la aplicación de la doctrina de lo que los PETL llaman «conducta o actividad concurrente de la víctima», que según la jurisprudencia del TS aboca a resolver el asunto de acuerdo con el criterio de la «proporción en que cada conductor haya contribuido a causar» el accidente.

2. La prueba de la relación de causalidad en el asunto objeto de la sentencia: el TS afirma que puede aplicarse una «presunción de causalidad» en los regímenes de responsabilidad objetiva por la realización de actividades de riesgo

Sin embargo, contra lo que cabría predecir a partir de la lectura del comienzo del FJ 4º de la sentencia, una vez señalado lo anterior, el TS toma un rumbo sorprendente al tratar de rebatir los argumentos de la sentencia de la AP de Vizcaya, objeto del recurso de casación. En concreto, el TS efectúa una declaración asombrosa al efecto de combatir la conclusión a la que se había llegado en instancia. La audiencia había estimado que la incapacidad de la parte demandante para probar que el demandado había «provocado» el accidente, suponía la falta de la prueba de un requisito esencial del régimen del art. 1º LRCSVM: la relación de causalidad y, por consiguiente, que éste debía quedar exonerado de la obligación de responder por el accidente. Frente a esta posición del tribunal provincial, el TS declara lo siguiente:

(FJ 4.B *in fine*) «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 LRCSVM, 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-. El principio de responsabilidad objetiva -en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí-, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y la consecuencias dañosas que aparezcan como caracte-

rísticas de aquellas, como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor. Esta presunción solo puede enervarse demostrando que concurren las causas de exoneración configuradas por la ley como excluyentes del nexo de causalidad entre la acción y el daño.

La aplicación de esta doctrina al caso de autos determina la declaración de responsabilidad del demandado. Puesto que es un hecho acreditado que en el siniestro se vieron implicados los dos vehículos, este dato es suficiente para presumir la vinculación causal de su actuación generadora del riesgo y el resultado característico. Como regla de principio, ambos conductores deben, en consecuencia, responder del daño corporal causado a los ocupantes del otro vehículo en atención al riesgo creado por su propio vehículo. En particular el demandado debe responder, por el riesgo por él generado mediante la conducción, de los daños personales causados al demandante. No puede exonerarse al demandado, pues no se ha probado que entre su actuación y el resultado se interfiriese causalmente un elemento extraño (como la culpa exclusiva del demandante o la fuerza mayor ajena al funcionamiento del vehículo del demandado y a la conducción) apto para excluir su imputación».

Así pues, cuando creíamos, tras la lectura del primer extracto transcrito, que el TS tenía claro que la relación de causalidad estaba perfectamente acreditada en el asunto, pero que faltaba precisar la «eficiencia causal» de cada una de las conductas ejecutadas por las partes, nos encontramos con que no es así. En efecto, el TS comparte con la AP de Vizcaya la conclusión de que, en el caso de autos, la relación de causalidad no ha sido probada por el demandante. Éste no fue capaz de acreditar que quien había «provocado» el accidente era el demandado, ni tampoco ningún indicio probatorio que condujese a acreditar la «incidencia causal» de su acción. La diferencia, con respecto a lo decidido por la AP de Vizcaya, radica en que el TS estima que el principio que inspira los regímenes de responsabilidad por riesgo, como el de la LRCSCVM, no sólo supone que en los mismos se prescinda de la culpa o negligencia, sino también de la relación de causalidad, mediante «el establecimiento de una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y las consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas».

La declaración que se acaba de reproducir literalmente, si se tomase al pie de la letra, constituiría toda una revolución en el Derecho de daños español. Con ella, el TS parece considerar que, en el ámbito de la responsabilidad objetiva fundada en el riesgo, la relación de causalidad física o empírica entre la actividad del demandado y el daño ya no constituye un requisito que deba probar el demandante para el éxito de su acción. Por el contrario, esta se sustituye por la prueba de que el resultado dañoso es una «consecuencia característica» del riesgo típico de la actividad. La causalidad empírica se habría sustituido por una forma de la denominada «causalidad probabilística», en la que bastaría con que el daño pudiese ser calificado como resultado ordinario, característico o habitual del riesgo regulado por el régimen de responsabilidad objetiva para que naciese la obligación de reparar.

De ser cierto lo que se acaba de afirmar, la sentencia objeto de este análisis se habría involucrado de lleno en la discusión acerca de uno de los problemas clave del Derecho de daños en el momento presente: la cuestión de la incertidumbre causal. Como es bien conocido, se denomina así al problema derivado de la imposibilidad de probar científicamente nada más que una probabilidad porcentual inferior al 85-90% (la «prueba completa» de la causalidad que exige la «certeza» del daño¹) de que un determinado evento o conducta haya causado el daño. La realidad demuestra que, muchas veces, las ciencias naturales no podrán ir más allá cuando se cuestione si una radiación, la exposición a una sustancia tóxica, o la ingesta de determinados alimentos manipulados por el ser humano, etc., pueden haber sido causa de un daño. Si se aplica el requisito de certeza del daño tal y como se entiende por la jurisprudencia -por ejemplo, en relación con los lucros cesantes-, en todos estos supuestos deberían fracasar cuantas acciones se entablasen con fundamento en un régimen de responsabilidad que exija la prueba de la causalidad. A esta forma de entender la causalidad, se la conoce por el nombre de sistema de «todo o nada». O se supera el estándar probatorio del 85-90% y se obtiene la reparación integral del daño, o no se obtiene la más mínima indemnización, aunque las probabilida-

¹ Cfr. MEDINA ALCOZ, L.: *La teoría de la pérdida de oportunidad. Estudio doctrinal y jurisprudencial de Derecho de daños público y privado*, Ed. Thomson-Civitas, Madrid, 2007, págs. 274-275; MARTÍN CASALS, M.: «La modernización del Derecho de la responsabilidad extracontractual», en AA.VV.: *Cuestiones actuales de la responsabilidad civil. XV Jornadas de la Asociación del Profesores de Derecho Civil*, Ed. Edit.um, Murcia, 2011, pág. 68.

des de que el demandado haya causado el daño sean del 70%.

Hasta el momento presente, al igual que en el Derecho comparado, frente a esta situación, y partiendo del hecho innegable de que la causalidad física es –lo queramos o no– una cuestión de probabilidades, se ha planteado en la doctrina el debate acerca de si sería conveniente, en determinados supuestos y con ciertos límites, instaurar un sistema de atribución proporcional de la responsabilidad a cada pretendido responsable en función de la probabilidad de que haya causado el daño. Se trata de la denominada en ocasiones «causalidad probabilística», que, hasta ahora, ha dado lugar a un debate que en España nunca había pasado del terreno puramente doctrinal².

En efecto, es cierto que la jurisprudencia había entendido, antes de esta sentencia, que la prueba de la mera probabilidad de haber causado el daño podía ser suficiente, en algunos casos, para que la víctima tuviese derecho a la reparación de todo o parte del mismo. Así sucede, por ejemplo, en los supuestos de daño causado por miembro indeterminado de un grupo³. Otra muestra de esta misma realidad es la indemnización de las llamadas «pérdidas de oportunidad», las cuales, constituyen igualmente casos de reparación –parcial– de un daño meramente probable, y por tanto una excepción al sistema general del «todo o nada»⁴. De forma más esporádica y seguramente por consideraciones

no extrapolables a otros casos, la jurisprudencia ha empleado, en ocasiones, el criterio *res ipsa loquitur* para entender probada la causalidad cuando sólo se había acreditado que el daño era un resultado probable del acto del demandado⁵. Sobre la base de estos y otros supuestos, ya se ha defendido la existencia de una serie de ámbitos materiales definidos dentro del Derecho de daños, sujetos a normas jurídicas que establecen una causalidad probabilística, que operarían como normas especiales, frente a la regla de Derecho común del «todo o nada», y que podrían ser aplicados de forma extensiva y por analogía a causa de su carácter de Derecho especial (que no excepcional)⁶. Sin embargo, hasta esta sentencia, no era posible encontrar una declaración tan literalmente clara y con un ámbito de aplicación tan amplio, sobre la posibilidad de una responsabilidad extracontractual sin necesidad de probar la relación de causalidad.

3. Causalidad material e imputación objetiva: las consecuencias de las imprecisiones técnicas en la doctrina jurídica contenida en la sentencia

Todo lo que se ha explicitado en el apartado anterior, pese a lo progresivo y novedoso que parece, resultaba completamente innecesario en la sentencia. En el asunto objeto de la resolución comentada la prueba de la relación de causalidad material no planteaba el más mínimo problema. En efecto, para determinar la relación de causalidad empírica (la existencia de relación de causa y efecto natural entre la conducta del demandado y el daño) es un lugar común afirmar que corresponde emplear la conocida fórmula de la *condicio sine qua non*; según la cual es causa del daño, todo hecho previo al mismo que, suprimido mentalmente, produzca a su vez la supresión de la existencia del daño. Desde este prisma es evidente que, suprimida mentalmente la conducción del demandado, el daño no se hubiese producido (igual que la del demandante). Tanto uno como otro conductor han causado el daño, desde el punto de vista naturalístico, de forma incontestable. No hay necesidad alguna de «presumir la relación de causalidad», igual que no la hay para considerar que la actividad del fabricante del revólver es causa del homicidio cometido con el arma, o que la conducta del inocente mayordomo que sirve a la víctima la bebida con el veneno mortal que ha vertido previamente el asesino, es tam-

² Así lo hacen, por ejemplo, los PETL, arts. 3:103-3:106. En nuestra doctrina, vid. MEDINA ALCOZ, *La teoría*, págs. 436 y ss.; RUDA GONZÁLEZ, A.: “La responsabilidad por cuota de mercado a juicio”, en *Indret*, núm. 147, julio 2003, pgs. 12 y ss.

³ El TS ha entendido, con apoyo en preceptos del Derecho de daños español, que cuando no se conoce quién ha causado el daño dentro de un grupo, todos los miembros del grupo deben responder de él, a pesar de que la mayoría de ellos no hayan ocasionado parte alguna del perjuicio. Cfr. MÚRTULA LAFUENTE, V.: *La responsabilidad civil por los daños causados por un miembro indeterminado de grupo*, Ed. Dykinson, Madrid, 2005, págs. 86 y ss.; BARRÍA DÍAZ, R.: *El daño causado por el miembro indeterminado de un grupo*, Ed. La Ley, Madrid, 2010, págs. 79 y ss.; SSTS 8.2.1983 [RJ 1983/867], 22.4.1983 [RJ 1983/2118], 8.7.1988 [RJ 1988/5681] y 8.3.2006 [RJ 2006/1076].

⁴ Como ha expuesto un sector doctrinal con toda razón, el llamado daño por pérdida de oportunidad no es más que un artificio que encubre un problema relacionado con la falta de prueba de la causalidad empírica; cfr. MEDINA ALCOZ, *La teoría*, págs. 87 y ss.; ASÚA GONZÁLEZ, C.I.: *La culpa in contrahendo*, Ed. UPV, Erandio, 1989; *Pérdida de oportunidad en la responsabilidad sanitaria*, Ed. Thomson-Aranzadi, Cizur Menor, 2008, págs. 50-51, MARTÍN-CASALS, *La modernización*, págs. 48 y ss.; CARRASCO PERERA, A.: “La reparación integral del daño y su prueba”, en HERRADOR, M. (coord.): *Derecho de daños*, Ed. Sepín, Madrid, 2011, págs. 435-437.

⁵ Cfr. STS 29.6.1999 [RJ 1999/4895].

⁶ MEDINA ALCOZ, *La teoría*, págs. 405 y ss., y 436 y ss.

bién causa del fallecimiento de ésta (usando los manidos, pero muy gráficos ejemplos de la literatura penal).

El problema fundamental con el que se enfrentaba la sentencia no era de causalidad física o empírica, sino que pertenecía a ese terreno en el que se limitan los efectos excesivos de la causalidad natural, seleccionando las conductas que –entre todas las causas- deben considerarse jurídicamente relevantes. Un terreno que hoy está presidido por la conocida doctrina de la «imputación objetiva». Esta doctrina, hoy asumida y seguida por el TS en una jurisprudencia más que consolidada, sirve, efectivamente, para corregir los excesos a los que puede conducir la fórmula de la condicio sine qua non. Para ello, se hace depender la existencia de «nexo causal» no sólo de la causalidad material o física, sino también de la existencia de la denominada «imputación objetiva». Esta imputación objetiva se constata a través de una serie de criterios valorativos de carácter normativo, los cuales permiten seleccionar entre todas las causas empíricas aquellas que pueden considerarse jurídicamente relevantes (muchos de estos criterios están presentes desde hace tiempo en la jurisprudencia española, los más trascendentes son el del riesgo general de la vida⁷, el fin de protección de la norma⁸, la adecuación⁹ y el incremento del riesgo¹⁰).

Es la imputación objetiva la que no se pudo probar en el asunto objeto de la sentencia del TS a la que se refieren estas notas. La causalidad material de la intervención de ambos conductores era evidente, pero no hubo forma de acreditar cual de los dos «provocó» el accidente, ni tampoco –en caso de que lo hubiesen provocado los dos- en qué proporción cabría imputar ese accidente a cada uno de ellos. En efecto, el TS se encarga de precisar que el problema principal al que se enfrenta en la sentencia se deriva del hecho de que «no haya podido constatar 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» (FJ.4.B).

⁷ Cfr. STS 2.3.2006 [RJ 2006/5508].

⁸ Cfr. STS 15.1.2008 [RJ 2008/1394].

⁹ Cfr. SSTS 27.6.2005 [RJ 2005/4438] y 24.5.2004 [RJ 2004/4033].

¹⁰ Cfr. STS 14.3.2008 [RJ 2008/4463].

El primer supuesto, en el que se atribuye toda la «eficiencia causal» (empleando la terminología del TS) a uno de los conductores y al otro no, se caracterizaría porque sólo la conducta de ese conductor sería merecedora de la «imputación objetiva» del daño. El otro conductor, aunque sería igualmente causante del resultado no podría ser considerado responsable por falta de imputación objetiva. Por su parte, la segunda posibilidad, en la que los dos conductores responden proporcionalmente del daño en función de la «eficiencia causal» respectiva, se caracterizaría por dos circunstancias: a) porque el daño resulta objetivamente imputable a la conducta de ambos partícipes en el accidente; y b) porque, una vez constatada esa doble imputación objetiva, sería preciso efectuar una gradación, en términos de intensidad o gravedad de la misma, para repartir el daño proporcionalmente entre los conductores.

Todo lo que se acaba de exponer, en el fondo, es lo que recoge el TS en su doctrina tradicional sobre la concurrencia de causas que el propio tribunal sintetiza en el apartado primero de estas notas. El TS todavía no le llama prueba de la «imputación objetiva» a la prueba de la relevancia jurídica de cada una de las conductas de las partes, sino «eficiencia causal», bien porque la doctrina sigue mayoritariamente usando esta terminología para referirse a cuestiones de concurrencia de causas, bien porque el Alto Tribunal llama genéricamente «causalidad» al binomio: causalidad + imputación objetiva.

El problema es que la imprecisión terminológica tiene sus consecuencias, y la resolución comentada es un buen ejemplo de ello. El precio de no distinguir entre la causalidad física o empírica y la imputación objetiva, y de hablar en términos genéricos de «eficiencia causal» de las conductas, podría conducir, en primer término, a que la «presunción de causalidad» que la sentencia declara existente en el ámbito de la responsabilidad por riesgo se entienda como una presunción de causalidad material o física, y no de imputación objetiva. Una presunción, además, aplicable a todos los regímenes de responsabilidad objetiva fundados en el riesgo. No es difícil entrever cuáles pueden ser las consecuencias de semejante presunción de causalidad material o física, si la declaración contenida en la sentencia que comento se toma al pie de la letra por los órganos jurisdiccionales inferiores.

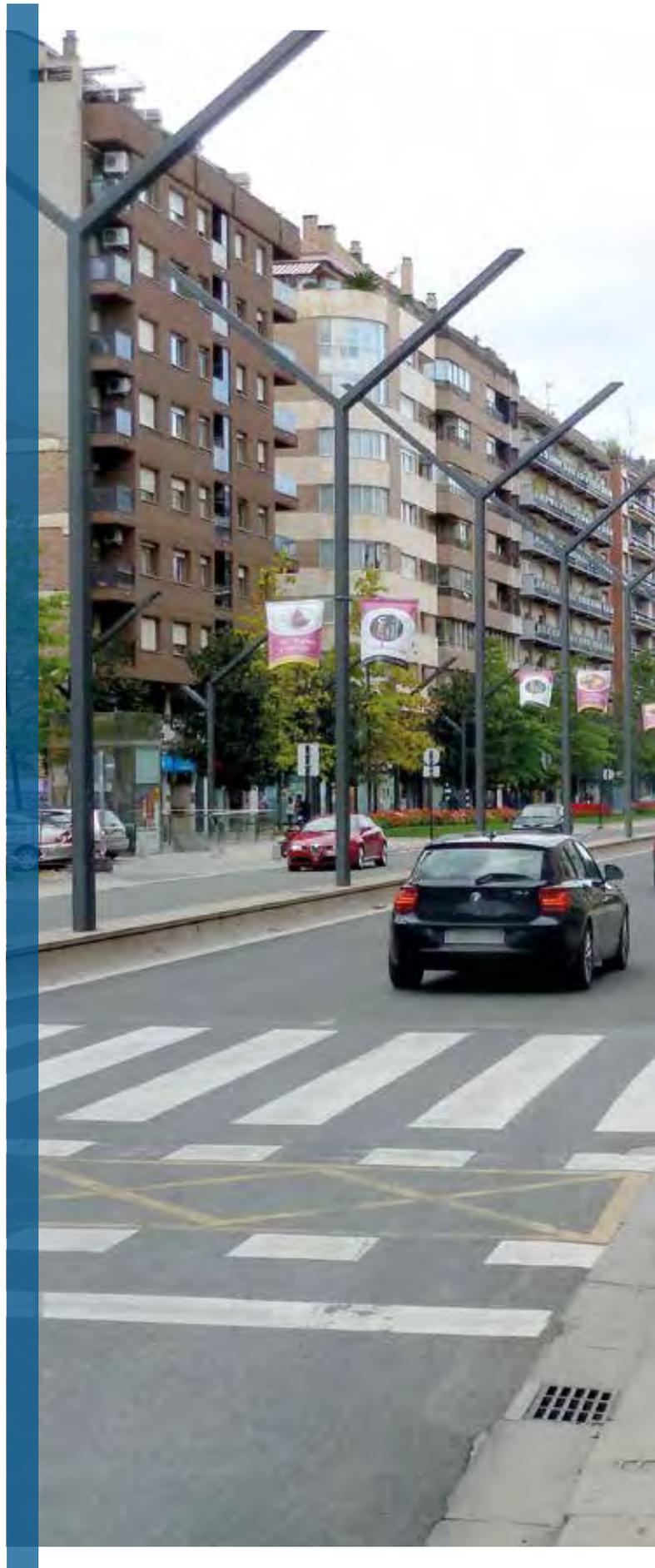
Por otra parte, la sentencia demuestra una vez más que la mejor manera de resolver cuestiones que se sitúan en el plano de la imputa-

ción objetiva, requiere de la comprensión de la verdadera naturaleza de los criterios que se utilizan para dotar o negar relevancia jurídica a las distintas causas físicas o naturales de un resultado dañoso (llámeseles «imputación objetiva» o «eficiencia causal»). En mi opinión, lo que conduce al TS a declarar la existencia de una inaudita «presunción de causalidad» en la responsabilidad por riesgo, es simplemente, la imposibilidad de conocer cuál de las partes había actuado con culpa o negligencia en el supuesto objeto de enjuiciamiento. Más aún, lo que quería el TS evitar con la afirmación de la «presunción de causalidad» era que la imposibilidad de probar la culpa en el asunto diese lugar a la exoneración de responsabilidad del demandado. Algo tan elemental como que la culpa no puede impedir la declaración de responsabilidad en un régimen como el de la LRCSCVM, se termina convirtiendo en una «presunción de causalidad» debido a que el propio TS no se percató de que su búsqueda de lo que él mismo denomina «eficiencia causal» (y en otras sentencias «imputación objetiva») no es más que la apreciación de lo que siempre se ha entendido como culpa o negligencia en el Derecho civil clásico.

4. La prueba de la «eficiencia causal», como la de la imputación objetiva, se consigue acreditando la culpa o negligencia en sentido clásico. Impropiidad de este tipo de elementos dentro del nexo causal de un régimen de responsabilidad por riesgo

¿Qué es lo que hubiese sucedido si en vez de identificar el problema de la falta de «provocación» del accidente como una cuestión genérica atinente a la causalidad, éste se hubiese enjuiciado teniendo en cuenta su verdadera naturaleza? Desde mi punto de vista, el análisis y las consecuencias de la sentencia hubiesen sido diversos. Para explicar correctamente lo que quiero decir con esto, debemos partir la declaración de hechos probados sobre los que vertió el TS sus razonamientos:

(FJ 4º.A.I) «aunque el demandante sufrió lesiones a consecuencia de la colisión de su vehículo con el vehículo conducido por el demandado que circulaba en sentido contrario, del análisis de la prueba practicada en el proceso civil -donde se valoraron libremente los medios de prueba aportados al pleito penal, como el atestado y las declaraciones de los agentes- no resulta posible conocer ni el punto de colisión entre ambos ni, por consiguiente, cual fue el vehículo que invadió el carril opuesto y provocó el accidente».





Así pues, los hechos probados se limitaban a los siguientes: a) los dos vehículos colisionaron y venían circulando en direcciones opuestas; b) se desconoce quién invadió el carril contrario provocando el accidente. De este escueto elenco de hechos acreditados en el proceso, al final, se deduce que lo que la sentencia llama prueba de la «eficiencia causal» o de la «provocación» del accidente no es, en el fondo, más que lo que desde tiempos inmemoriales se califica como la realización de una acción objetivamente negligente: invadir el carril contrario en una carretera de doble sentido cuando un vehículo está circulando por él. En el asunto objeto de la sentencia, podría decirse, no existe indicio alguno de quién ha tenido la culpa del accidente.

Es decir, que una vez probada la relación de causalidad material (insisto incontestable en el caso de autos), lo siguiente que hace el TS es preguntarse por la culpa o negligencia de los intervinientes. ¿Dónde se ha quedado la tan traída «eficiencia causal» en el caso analizado? La respuesta no puede ser más sencilla: pues precisamente en esa búsqueda de una negligencia en alguno de los intervinientes en el asunto para imputarle el daño. ¿Por qué se produce esta mezcla entre la causalidad y la culpa? A mi modo de ver, porque con la «eficiencia causal» sucede lo mismo que con la imputación objetiva. Tanto con una como con otra, la búsqueda y delimitación de las causas relevantes en un supuesto de responsabilidad civil se efectúa utilizando criterios propios de la culpa o negligencia del Derecho civil clásico.

En efecto, en una obra anterior¹¹, he expuesto pormenorizadamente que tanto la teoría de la imputación objetiva, como los criterios en los que ésta se disgrega, están contruidos a partir de materiales procedentes del concepto de culpa o negligencia. Los requisitos de la previsibilidad y la evitabilidad del daño desde la perspectiva de lo que haría un buen padre de familia han formado parte del concepto de culpa o negligencia clásico, tanto en el Derecho de daños como en el Derecho penal. Estos conceptos que integran el llamado «test de previsibilidad-evitabilidad» se utilizaron por los penalistas que crearon la doctrina de la imputación objetiva, con el fin de resolver mediante su aplicación a los delitos dolosos determinados problemas que planteaba la causalidad en relación con este tipo de delitos (los más trascendentes en el ámbito jurídico-penal). Resulta casi imposible no ver la

¹¹ PEÑA LÓPEZ, F.: *Dogma y realidad del Derecho de daños: Imputación objetiva, causalidad y culpa en el sistema español y en los PETL*, Ed. Thomson-Aranzadi, Cizur Menor, 2011.

exigencia de la previsibilidad del daño propia de la culpa clásica (art. 1.104 CC) en el criterio de la «adecuación» (¿qué es el «espectador externo» del criterio de la adecuación más que otro nombre para el «buen padre de familia»?), y el de la evitabilidad del daño para el buen padre de familia, en el criterio del «incremento del riesgo», pero la misma procedencia se puede demostrar respecto de los demás criterios en los que la relación puede parecer menos evidente. El criterio de los riesgos generales de la vida, en realidad, no es distinguible de la exoneración de responsabilidad en algunos supuestos de caso fortuito; y el criterio del fin de protección de la norma exige, como paso imprescindible para poder ser aplicado, de una conducta negligente del sujeto que causa el daño. La continua confusión entre el plano de la imputación objetiva y el de la culpa en todas las sentencias del TS en las que se deciden supuestos aplicando el primero de estos dos conceptos no es casual¹². Por el contrario, es absolutamente imposible de evitar. Si algo no es objetivamente imputable al demandado, éste -por definición- tampoco se habrá comportado de modo negligente.

En el fondo, lo que sucede es que la vinculación que existe entre la responsabilidad jurídica y la culpa es tan grande, que resulta muy difícil prescindir de ella para elegir un responsable entre varias posibilidades. El sistema, incluso a principios del siglo XXI, cien años después del nacimiento de la teoría del riesgo, sigue teniendo una dependencia de la culpa extraordinariamente intensa. Hasta tal punto, que muchas veces se presentan como criterios objetivos, lo que no son más que supuestos de imputación subjetiva. Esto es lo que ha sucedido en España con la imputación objetiva a lo largo de los últimos veinte años; y lo que sucede también con la «eficiencia causal» en los supuestos de concurrencia de causas.

¿Es esta naturaleza compartida entre la imputación objetiva, la «eficiencia causal» y la culpa clásica un problema para el Derecho de daños? A mi modo de ver, no lo es, si se asume que los criterios de imputación objetiva o los que permiten discernir la «eficiencia causal» son criterios culpabilísticos. Desde este punto de vista, dado que la imputación a título de negligencia del daño ya se realizaba antes de la importación de la teoría de la imputación obje-

tiva en la mayoría de los supuestos de responsabilidad extracontractual, poco importa que la previsibilidad del daño desde la perspectiva de un «espectador externo» o de un buen padre de familia se realicen como parte de la «imputación objetiva», o de la «imputación subjetiva»; y ninguna trascendencia tiene tampoco que en los supuestos resueltos por las sentencias que hemos estado considerando se exonere al demandado de responsabilidad por caso fortuito, falta de negligencia, por tratarse de un riesgo general de la vida, o por falta de «adecuación». Lo mismo sucede con la eficiencia causal en los supuestos de concurrencia de causas, en todos aquéllos casos en los que la responsabilidad se encuentre fundada en la culpa o negligencia. En cualquier caso será la culpa, actuando bajo distintos nombres, la que decidirá quién es responsable y en qué medida lo es.

Ahora bien, aplicación de la imputación objetiva, o la búsqueda de una «eficiencia causal» como la que trata de apreciar el TS en la sentencia comentada, en ciertos supuestos sí pueden plantear algún peligro¹³. El principal peligro se produce precisamente en los regímenes de responsabilidad de naturaleza objetiva, como el que aplica la resolución objeto de comentario. En efecto, la responsabilidad objetiva es, por definición, una responsabilidad sin culpa. Constituye un sistema de responsabilidad en el que la culpa o negligencia no debe jugar papel alguno. En este tipo de regímenes jurídicos, la presentación/consideración como «objetivos» de conceptos como el de «imputación objetiva» o el de «eficiencia causal» sí resulta peligrosa¹⁴. La razón del peligro se encuentra en que la convivencia entre la responsabilidad objetiva este tipo de doctrinas y concepciones constituye la mejor forma de desnaturalizar por completo a

¹³ Cfr. PEÑA LÓPEZ, F.: *Dogma y realidad del Derecho de daños*, op. cit., págs. 123 y ss.

¹⁴ Por ejemplo, ARCOS VIEIRA presenta la teoría de la imputación objetiva como un presupuesto común a todos los regímenes de responsabilidad, explicando que limitar los daños empleando esta doctrina es necesario «aun cuando debiera exigirse además que dicha conducta fuera negligente por tratarse de un caso de responsabilidad subjetiva» [ARCOS VIEIRA, M^º.L.: *Responsabilidad civil: Nexo causal e imputación objetiva en la jurisprudencia*, Thomson-Aranzadi (Cuadernos de Aranzadi Civil), Cizur Menor, 2004]. Y PANTALEÓN habla de que separar entre causalidad e imputación objetiva es un paso «imprescindible para la racionalización del Derecho español de daños» [PANTALEÓN PRIETO, F.: «Causalidad e imputación objetiva: Criterios de imputación», en AA.VV.: Centenario del Código Civil, T. II, Ed. Asociación de Profesores de Derecho Civil, Madrid, 1990]. Como integrante de la parte general del Derecho de daños aparece también en COLINA GAREA, R.: «La relación de causalidad», en PEÑA LÓPEZ, J.M^º.: *Derecho de la responsabilidad civil extracontractual*, Ed. Comares, 2004, pp. 87 y ss.].

¹² Puede apreciarse muy claramente esta continua confusión en las siguientes sentencias que aplican el criterio de imputación objetiva de los «riesgos generales de la vida»: SSTS de 11.11.2005 (RJ 2005/9983), 2.3.2006 (RJ 2006/5508), de 31.10.2006 (RJ 2010/8882), 22.2.2007 (RJ 2007/1520), 17.7.2007 (RJ 2007/4895).

la responsabilidad civil sin culpa. En efecto, si estos conceptos se han conformado sustancialmente a base de materiales procedentes de la determinación de la culpa o negligencia, resulta innegable que con su aplicación a la responsabilidad objetiva, lo único que se consigue es que la culpa que ha salido por la puerta, vuelva a entrar por la ventana. Se habría suprimido a la culpa, en sí, como requisito del régimen de responsabilidad objetiva, para reintroducirla de nuevo bajo la forma de imputación objetiva o de «eficiencia causal».

Volvamos al razonamiento de la sentencia: entiende el TS que dado que no se puede probar la causalidad (rectius, la imputación objetiva, esto es, la culpa de ninguno de los intervinientes), entonces faltaría uno de los requisitos del régimen de responsabilidad del art. 1º LRCSCVM (la relación de causalidad) y habría que exonerar al demandado (como hizo la AP de Vizcaya). Al TS, ésta no le parece una solución satisfactoria por lo que decide dar un paso más: “El principio de responsabilidad objetiva -en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí-, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y la consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquella”. Dándole la vuelta al razonamiento de la sentencia, podríamos resumir lo sucedido con las siguientes palabras: dado que no se puede probar lo que el TS llama «eficiencia causal» (esto es, la culpa), el TS entiende que dentro del régimen de la LRCSCVM no es suficiente con prescindir de la culpa, y se ve constreñido a presumir también la relación de causalidad.

5. El criterio de imputación de responsabilidad en el régimen de responsabilidad objetiva del art. 1º LRCSCVM

No hace falta insistir mucho para darse cuenta de lo innecesario de la «presunción de causalidad» que declara el TS. El régimen del art. 1 LRCSCVM es de responsabilidad sin culpa, y para que haya lugar a responsabilidad no hace falta ni culpa, ni tampoco probar la imputación objetiva (ni la «provocación» del accidente, ni la «eficiencia causal», como quiera llamársele). Todas ellas no son más que distintas manifestaciones de concepto clásico de culpa y no son necesarias para responder en un régimen de naturaleza objetiva. El problema es, obviamente, determinar qué es lo que hace falta para responder ex art. 1º LRCSCVM una vez que se

ha prescindido de esos conceptos tras los que, al final, se esconde la culpa. La tarea que debe preocupar al intérprete es la de responder a la pregunta: ¿además de haber sido causa material del accidente (aplicando la teoría de la condición sine qua non) qué más exige la imputación de responsabilidad ex art. 1º LRCSCVM?

En este sentido, yo creo que el TS sigue la pista correcta (aunque lo hace para justificar la innecesaria y peligrosa «presunción de causalidad»): el régimen objetivo de la LRCSCVM exige que el conductor responda de todas las «consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas (las actividades de riesgo sujetas al art. 1º LRCSVM), como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor».

En efecto, lo que pretende la LRCSCVM es atribuir al conductor (e indirectamente a la comunidad formada por todos los titulares de vehículos a través del mecanismo del seguro) el peligro que se deriva de la circulación de los vehículos de motor, y que se concreta en cada uno de los accidentes de circulación que se producen en la realidad. De este modo, basta probar: a) que la conducta del conductor demandado es causa natural del accidente, y b) que el accidente es una concreción del peligro derivado de la circulación (y como dice la sentencia: una colisión entre vehículos siempre lo es) para que haya lugar a la declaración de responsabilidad, salvo que el demandado logre acreditar alguna de las causas de exoneración contempladas por la propia LRCSCVM. No hay necesidad de inventarse una «presunción de causalidad» para llegar a esta conclusión. Basta con eliminar a la culpa del régimen de responsabilidad que nos ocupa, como corresponde a su naturaleza.

6. El reparto de responsabilidades cuando no existe ninguna prueba de la conducta de los intervinientes en la colisión de los vehículos

El problema siguiente del que se ocupa la sentencia (y del que debería ocuparse cualquier intérprete de la LRCSCVM en las mismas circunstancias, con o sin «presunción de causalidad») es el del reparto de responsabilidades entre los intervinientes en el accidente de circulación. En el asunto resuelto por el TS, tanto el demandante como el demandado son conductores que han colisionado y ninguno ha logrado acreditar una causa de exclusión de la responsabilidad. Por consiguiente ambos son

susceptibles de ser declarados responsables. Sin embargo no tenemos ningún criterio para decidir cómo o en qué proporción debería cada uno responder objetivamente del accidente (en el asunto que nos interesa el demandante era uno de los intervinientes, por lo que la cuestión tenía relevancia en sede de lo que los PETL -art. 8:101- llaman «conducta o actividad concurrente de la víctima»).

Debe recordarse que, en relación con esta cuestión, la doctrina ha entendido habitualmente que el daño debería repartirse en función de la «eficiencia lesiva» de cada conducta. En la determinación de esta «eficiencia» influirían el grado de influencia causal, el riesgo creado por las conductas y la reprobabilidad subjetiva de cada uno de los comportamientos¹⁵. En todo caso, la dependencia de la culpa que tiene el sistema de Derecho de daños, se pone nuevamente de manifiesto cuándo se analizan las sentencias que se han ocupado de aplicar esta doctrina¹⁶. Casi todas ellas, terminan resolviendo el asunto en atención a la entidad de las respectivas negligencias. De hecho, los PETL (Art. 9:202.2) proponen que la responsabilidad se reparta: «en consideración a sus culpas respectivas», como criterio principal, añadiendo la expresión «cualquier otro aspecto relevante» sin definir exactamente a qué se refiere con ello.

El TS, en la sentencia comentada en estas páginas se encontró con una completa ausencia de prueba acerca de las culpas respectivas de los conductores. Ello hizo inviable por completo el recurso habitual a la comparación entre las culpas concurrentes en el asunto. Ante esta situación, el órgano jurisdiccional podía optar por dos soluciones distintas: aplicar la regla del art. 1.138 CC y entender que, a falta de prueba, la responsabilidad se reparte al 50%; o bien emplear el criterio de las indemnizaciones cruzadas -cada uno de los dos conductores indemniza los daños que ha causado al otro interviniente-, que previamente había sido utilizado en parte de la jurisprudencia de las AAPP. El TS se inclina finalmente por la segunda opción, debido a los siguientes motivos:

FJ.4º.D «(a) Esta es la doctrina seguida por

¹⁵ SANTOS BRIZ: "Comentarios de los artículos 1902 a 1910", en Comentarios al Código Civil y Compilaciones forales (Dir. M. Albaladejo), T. XXIV, Ed. EDERSA, Madrid, 1984.

¹⁶ Aunque la mayoría de las cuales afirman resolver atendiendo a las circunstancias, excluyendo generalmente la posibilidad de control casacional, cfr. SSTS 5.2.1991 [RJ 1991/992], 19.12.1992 [RJ 1992/10703], 15.12.1999 [RJ 1999/9200], 14.11.2000 [RJ 2000/8981] y 22.7.2002 [RJ 2002/7479].





un número considerable de audiencias provinciales.

(b) Constituye una solución aceptada expresamente por alguna de las legislaciones de Derecho comparado, como se ha expuesto.

(c) Es una doctrina próxima, aunque no coincida con ella, a la que inspira la jurisprudencia de esta Sala tendente a proclamar la solidaridad impropia entre los agentes que concurren a causar el daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción.

(d) Es acorde con la tendencia que se registra en el Derecho comparado a atribuir responsabilidad plena a los causantes simultáneamente de un daño por una pluralidad de actividades (v. gr., PETL, artículo 3:102, según el cual: «En caso de una pluralidad de actividades, si cada una de ellas hubiera causado el daño por sí sola al mismo tiempo, se considerará que cada actividad es causa del daño de la víctima»).

(e) Es la doctrina más acorde con la presunción de causalidad, que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, en relación con el agente de la actividad peligrosa que interviene en la producción del daño característico de dicha actividad de riesgo. Estimamos que, cuando, por falta de datos, no resulta posible destruir la presunción fundada en el riesgo creado por cada conductor respecto de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo (supuesto a que se contrae el caso enjuiciado), el principio de responsabilidad objetiva puede resultar dañado si, sin otro fundamento que haber existido otra posible causa concurrente, presuntivamente se restringe la causalidad imputable a cada conductor en la producción de los daños al otro vehículo a una proporción del 50% (esta reducción sí sería procedente si se probase que ambos causaron el accidente en dicha proporción). Entendemos, en suma, que el criterio más acorde con el principio de responsabilidad objetiva del agente por el riesgo creado y con la presunción de causalidad respecto de los daños característicos correspondientes a la actividad de riesgo (por falta de prueba al respecto de la concurrencia de una causa legal de exoneración o disminución), debe conducir a la conclusión de que cada conductor, y por tanto, cada vehí-

culo, es responsable del 100% de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo interviniente en la colisión.

En consecuencia, encontrándonos ahora en este último caso de incertidumbre causal, en que no se ha podido acreditar el concreto porcentaje en que ha contribuido el riesgo de cada vehículo al resultado producido, procede declarar a cada uno de sus conductores plenamente responsable de los daños sufridos por los ocupantes del otro vehículo implicado en la colisión, de tal manera que corresponde al demandado abonar el 100% de los daños personales reclamados por el recurrente que resulten acreditados».

De todos los motivos alegados por el TS para justificar su decisión, únicamente dos podrían tener algo de relevancia: la existencia de jurisprudencia menor sobre la materia y que la solución ha sido acogida en algún ordenamiento comparado. El resto, desde mi punto de vista, carecen de la más mínima entidad o son directamente equivocados.

En efecto, la doctrina de las indemnizaciones cruzadas no tiene nada que ver con la doctrina de la solidaridad impropia. Ambas se sitúan en lugares completamente distintos en el esquema de la deuda derivada de la responsabilidad civil. La solidaridad impropia es una relación que se da entre los responsables (que se declaran solidarios), por un lado, y el acreedor (víctima del daño) por el otro; mientras que la doctrina de las indemnizaciones cruzadas se refiere a la relación entre sujetos recíprocamente responsables. Es más, en el plano de la relación entre los sujetos responsables, la doctrina de la solidaridad impropia, en caso de falta de prueba de la distinta «eficiencia lesiva» de la conducta de los distintos responsables solidarios, da lugar a un reparto de la indemnización entre ellos de conformidad con los parámetros del art. 1.138 CC (que aquí la sentencia desecha) y que, además, coincide exactamente con lo dispuesto en el art. 9:202.2 de los PETL.

La «tendencia del Derecho comparado» a la que se refiere el TS puede ser discutible, pero lo que es seguro no tiene nada que ver con el artículo de los PETL que cita el TS. El precepto citado (art. 3:102) lo único que establece es que todas las acciones consideradas se considerarán causas del daño. Nada establece respecto del reparto de la responsabilidad entre causante y víctima. Esta cuestión se regula en el art. 8 de los PETL; y dicho precepto se ocupa únicamente de determinar los casos en los que cabe

reducir o excluir la responsabilidad atribuible al causante. En ningún momento se contempla la posibilidad de las indemnizaciones cruzadas a las que se refiere el TS.

Por último, justificar el criterio de las indemnizaciones cruzadas en la «presunción de causalidad» que el propio TS había creado en el fundamento de Derecho anterior de la misma sentencia, merece exactamente la misma valoración negativa que se atribuyó a la meritada «presunción», empleada ahora para justificar algo que nada tiene que ver con la causalidad.

En el fondo, lo que parece querer sostener el TS es que, en un régimen de responsabilidad objetiva, una vez declarada la obligación de responder del conductor demandado (objetiva y fundada en la causalidad natural y en la pertenencia del siniestro al ámbito de riesgo regulado por la LRCSCVM), salvo que se pruebe la culpa de la víctima no procede reducir en lo más mínimo la responsabilidad por circunstancias relativas al comportamiento de ésta durante el accidente. Pero para sostener esta solución, no hacía falta ni acudir al criterio de las indemnizaciones cruzadas, ni tampoco era preciso crear una «presunción de causalidad». El carácter tasado de las causas de exoneración de la LRCSCVM es, a mi modo de ver, más que suficiente para justificar la reparación completa de los daños causados al demandante en el caso objeto de la sentencia. Bastaba con haber afirmado que, dado que el demandado no había logrado acreditar la culpa –exclusiva o concurrente– del demandante ni la fuerza mayor externa, que exoneran de responsabilidad o permiten reducir la indemnización en la LRCSCVM, procedía la reparación integral de los daños causados.

Ciertamente, lo que se acaba de exponer podría ser contradicho argumentando que la LRCSCVM no habla sólo de culpa de la víctima, sino de «conducta o negligencia del perjudicado», y que con el término «conducta» se podría estar haciendo referencia a la mera contribución causal objetiva¹⁷. Sin embargo, creo que es mucho más fácil defender una interpretación estrictamente subjetiva de la expresión «conducta o negligencia del perjudicado», que dar un vuelco –sin necesidad– general a todos los regímenes de responsabilidad por riesgo, afirmando la existencia de una «presunción de causalidad» en todos ellos.

¹⁷ Sobre esta cuestión, vid. MEDINA ALCOZ, M.: *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*, Ed. Dykinson, Madrid, págs. 269 y ss.