

La paralización del vehículo y el lucro cesante*

Juan José Hurtado Yelo

Doctor en Derecho.

Magistrado del Juzgado de lo Penal nº 2 de Cartagena

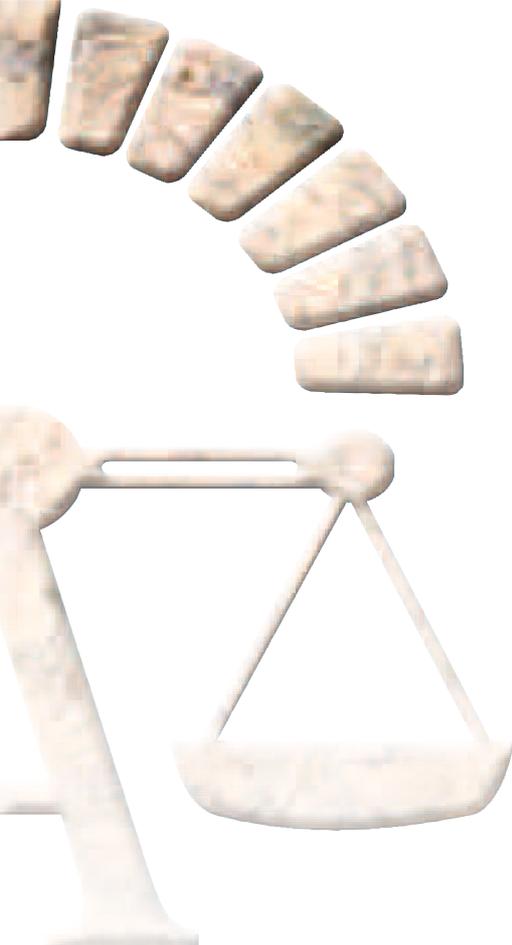
La producción de un accidente de circulación supone, en múltiples casos, la existencia de daños de diferente tipo y entidad. Entre dichos daños se encuentran los que se producen durante la paralización del vehículo, mientras que transcurre el tiempo en el que es reparado, y para paliar dicho daño se cruzan distintos criterios en orden a su prueba y cuantificación. En este trabajo se trata de analizar los criterios sobre la materia, y sentar unas reglas lo más equitativas posibles.

I. Introducción

La realidad de la circulación de los vehículos a motor lleva anejo de modo inexorable otro fenómeno, la producción de accidentes de circulación.

Los accidentes de circulación son un problema de índole variado, que afectan a diferentes campos, y por encima de todo da lugar a una realidad humana de indudable importancia, el dolor y el daño que produce un siniestro producido con ocasión de la circulación de vehículos a motor.

* Artículo cedido por El Derecho, publicado en la revista Derecho de la Circulación de El Derecho en junio de 2011.



La realidad humana ante un accidente de circulación es muy sensible, son muchas las vidas truncadas en accidentes de tráfico, y muchas personas que han sufrido lesiones físicas y psíquicas como consecuencia de los mismos. Ahora bien, tampoco hay que olvidar los daños materiales que produce un accidente de circulación, y éstos no se reducen sólo a la rotura o destrucción de un vehículo a motor, daño que por ser duro no es el único que se puede producir; también hay que hacer mención a la rotura de vehículos destinados a prestar servicios profesionales, ya sean taxis, vehículos industriales, vehículos de auto-escuela, etc., que son el instrumento de trabajo para un profesional y el perjuicio que ello produce.

En estos supuestos, de rotura de vehículos que sirven como instrumento para realizar una actividad económica, no son pocos los problemas de prueba que surgen a la hora de reclamar los daños y perjuicios producidos. En efecto, en estos casos no sólo se reclama por estos profesionales los gastos de reparación, es decir el importe de la cuantía de los daños producidos en el vehículo, sino que además se reclama el importe de los gastos o perjuicios producidos durante el periodo en el que el vehículo está en el taller, pendiente de reparación o reparándolo. En dichos supuestos, se entiende que el perjudicado, profesional de un sector, al no poder servirse del vehículo siniestrado para su trabajo profesional, ha sufrido unos perjuicios en forma de ganancia dejada de obtener, es decir de trabajo que no ha podido realizar, y beneficios que su empresa o negocio ha dejado de percibir.

Todo ello, que parece obvio, ha producido una variada discusión jurídica, no tanto en torno a la procedencia de la indemnización de dichos perjuicios, sino a los criterios para cuantificarlos, situándose dos alternativas al respecto: o acudir a unos cálculos automáticos basados en certificados gremiales que con carácter genérico cifran dichos perjuicios, o exigir la determinación concreta de dichos daños en cada caso concreto. Evidentemente, de seguir el primer criterio, reglas establecidas por el gremio correspondiente, las mismas facilitan la prueba al perjudicado, pero no siempre son utilizadas, acudiéndose en numerosas ocasiones a determinar caso por caso qué perjuicios ha producido la paralización del vehículo en cuestión, acudiendo a elementos de prueba lo más próximos a las circunstancias del caso concreto.

En este trabajo, se va a analizar qué criterio se sigue de forma mayoritaria en nuestra jurisprudencia, y por lo tanto cuáles serían las pautas

más justas para fijar dichos perjuicios, partiendo que es muy difícil sentar reglas generales. Para ello hay que analizar en primer lugar, el concepto de lucro cesante, que es en definitiva lo que aquí se reclama, y los criterios probatorios que han de utilizarse al respecto, para a continuación entrar en cada una de las reglas existentes para fijar el importe de los daños derivados de la paralización del vehículo, intentando unir los principios de prueba del daño y el de *restitutio in integrum*.

II. El lucro cesante y los principios de prueba existentes

Los distintos supuestos que se refieren a la paralización de un vehículo como consecuencia de un accidente de circulación, -taxi, vehículo industrial, vehículo de autoescuela, etc.-, tienen como denominador común, que lo que se debe de reparar y por ende valorar, es el daño producido por dicha paralización, más en concreto la ganancia dejada de obtener en su actividad profesional derivada de la paralización, donde deben incluirse los gastos fijos derivados del uso de dichos vehículos, que deberán ser resarcidos englobándolos en dichas ganancias. Pues bien, estos conceptos se pueden incluir dentro de un concepto genérico y de mayor contenido, que es el de lucro cesante.

El lucro cesante como contenido del daño a indemnizar, viene regulado en el art. 1106 CC que dice, "*la indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes*". El concepto de la ganancia dejada de obtener es un concepto genérico, concepto que habrá de determinarse caso por caso, y en el supuesto de la paralización de los vehículos destinados a actividades económicas existe una abundante casuística al respecto.

El lucro cesante ha sido definido en sentencias como la de la AP Almería, Secc. 1ª, núm. 385/1999, de 27 de octubre. En dicha sentencia, después de reconocer que el lucro cesante es un concepto económico, lo define como aquel que persigue "*la reparación de la pérdida de ganancias dejadas de percibir*", y lo concreta en los "*beneficios ciertos, concretos y acreditados que el perjudicado debía haber percibido y no ha sido así; no incluye los hipotéticos beneficios o imaginarios sueños de fortuna*", es decir ofrece un concepto meramente pecuniario, sin que se pueda incluir conceptos de tipo más espiritual, como podría ser el daño o sufrimiento moral producido por dicha paralización.

GARNICA MARTÍN¹, en su monografía sobre “la prueba del lucro cesante”, define el lucro cesante de forma más descriptiva, como *“lesión de un interés patrimonial consistente en la pérdida de un incremento patrimonial neto (esto es, deducidos costes) que se haya dejado de obtener como consecuencia del incumplimiento contractual por el deudor o bien del acto ilícito que se imputa a un tercero”*. Esta definición presenta dos elementos dignos de resaltar. Por un lado supone el lucro cesante, en cualquier caso, la pérdida de un interés económico, lo que fortalece el carácter pecuniario de este lucro. En segundo lugar, llama la atención, que se refiera a él como ganancia neta obtenida por el titular del vehículo, dejando de lado los gastos fijos a los que debe de hacer frente, esté o no funcionando el vehículo, como puede ser sueldo de chofer, parte proporcional del seguro correspondiente a esos días, etc., que si no se computan como lucro cesante, puede suponer una pérdida para el titular del vehículo, no resarcible.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA², en un interesante y minucioso trabajo sobre el lucro cesante en la paralización de los vehículos, define el mismo de una forma descriptiva, *“aquella ganancia que se ha dejado de obtener como consecuencia de un hecho dañoso, que puede derivar de un incumplimiento contractual o un acto ilícito del que es responsable un tercero, constituyendo tal daño una lesión de carácter patrimonial, un detrimento económico generado como consecuencia de tal hecho”*. Son pues elementos de esta definición:

a) Existencia de una ganancia que se ha dejado de obtener. En este caso habla de ganancia en sentido amplio, sin referirse a la ganancia neta como hacía GARNICA MARTÍN. Con dicha expresión se puede comprender los ingresos que recibiría el titular del vehículo si el vehículo hubiera estado funcionando con normalidad, cantidad global que comprenderá tanto los gastos fijos y la ganancia neta que se deriva de tales servicios³.

¹ GARNICA MARTÍN, J.F. “La prueba del lucro cesante”. Revista asociación abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, nº 21. Pág. 49.

² LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. “El lucro cesante por la paralización de Vehículos destinados a la actividad empresarial”. Revista Asociación Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, nº 26. Pág. 29.

³ No hay que olvidar que el cliente al abonar un servicio profesional, abona una cantidad que engloba la ganancia neta y los gastos del empresario por el uso del vehículo para aquella actividad, en otro caso tendría pérdidas.

b) El hecho que origina que la ganancia no se haya obtenido, ha de derivar de un acto ilícito, ya sea contractual como extracontractual, y provenir del actuar de un tercero. Ello lleva a una doble consideración, por un lado se puede comprender dentro del lucro cesante, las ganancias dejadas de obtener por un hecho ilícito derivado de la circulación de vehículos de motor, hecho incardinable bien en la falta del art. 621 CP o en los supuestos de responsabilidad extracontractual del art. 1902 CC. Por otro lado, para determinar la existencia de esta ganancia, el hecho origen debe de haber sido cometido por un actuar humano, no por mecanismos ajenos a dicho actuar, v.gr. caso fortuito.

c) En cualquier caso el daño ha de ser patrimonial, no puede incluirse dentro del daño los que sean meramente morales.

Sentado pues el concepto de lucro cesante como ganancia dejada de obtener como consecuencia de un acto ilícito de un tercero que produce un daño patrimonial, procede ahora analizar, antes de adentrarnos en los concretos criterios que se utilizan para cuantificar dicho lucro cesante, los problemas de prueba que suscita el lucro cesante.

Estos problemas de prueba vienen de forma primordial derivados de lo peculiar del objeto a probar, las ganancias que deberían de haber ingresado en el patrimonio del titular del vehículo, y no lo han sido por causa del siniestro. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA⁴, reconoce las dificultades de prueba existentes. Afirma este autor, que estamos ante una realidad que no se ha producido, siendo pues difícil determinar con exactitud su existencia y su alcance. Pero este autor llega a más, exige en estos casos una prueba bastante exhaustiva, pues dice que no basta la simple posibilidad de realizarse la ganancia, sino que ha de existir una probabilidad objetiva.

A esta dificultad probatoria, y la necesidad que haya una mínima actividad que pruebe el lucro cesante en estos casos, se dedican varias sentencias de Audiencias Provinciales. En este punto, hay que hacer mención a la SAP Guipúzcoa, Secc. 1ª, núm. 348/1999, de 25 de octubre. Esta sentencia, en un supuesto de accidente de circulación con paralización del vehículo de la perjudicada, en relación con el lucro cesante reclamado por ésta, establece *“el lucro cesante o ganancias frustradas ofrece muchas dificultades para su determinación y límites por participar*

⁴ LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. “El lucro cesante por la...” Cit. Pág. 29.



de todas las vaguedades e incertidumbres propias de los conceptos imaginarios, por lo que, para tratar de resolverlas, el derecho científico sostiene que no basta la posibilidad de la ganancia sino que ha de existir una cierta probabilidad objetiva que resulte del decurso normal de las cosas y de las circunstancias especiales del caso concreto, motivo por el cual la Jurisprudencia exige que se pruebe rigurosamente que se dejaron de obtener las ventajas, sin que éstas puedan ser dudosas o contingentes y sólo fundadas en esperanzas". Por otro lado, la SAP Orense, Secc. 2ª, de 13 de marzo de 2002, si bien parte de la existencia de una gran flexibilidad en cuanto a la acreditación del lucro cesante en estos casos, también afirma que debe haber un mínimo principio probatorio, sin que se puedan suponer las ganancias existentes por el mero hecho de la inmovilización del vehículo.

También es rigurosa en la prueba de los perjuicios sufridos, la SAP Madrid, Secc. 11ª, núm. 495/2007, de 24 de mayo. Esta sentencia analiza un supuesto de accidente de circulación en

el que está implicado un autobús de servicio escolar, y exige para indemnizar los perjuicios que sean ciertos y probados, concretando respecto del lucro cesante, que han de ser acreditados razonablemente, sin que baste con la existencia de pérdidas dudosas o contingentes. Ello quiere decir, que la posibilidad que la ganancia se haya visto frustrada como consecuencia de la paralización del vehículo, ha de ser alta, basada en datos objetivos y verificables, no en meras posibilidades o situaciones contingentes.

No obstante, no se puede tampoco caer en un rigorismo excesivo, que lleve a exigir unos requisitos tan severos que no se pueda probar el lucro cesante en estos supuestos. La SAP Madrid, Secc. 10ª, de 13 de diciembre de 2005, en un supuesto de paralización de vehículo destinado al transporte profesional, sienta un criterio de ponderación a la hora de determinar si se ha probado el lucro cesante, "entre la demostración absoluta y segura de que la ganancia se iba a obtener y el reconocimiento de indemnización en todos los casos en los cuales apa-

rezca como meramente posible o esperada con racional fundamento media la ponderación de un rigor probatorio razonable, y de la razonable verosimilitud que arrojen las circunstancias concurrentes en cada caso particular y el curso normal de los acontecimientos". Significa el criterio sentado por esta sentencia, que las ganancias que se estimarán probadas son aquellas que de seguir el curso normal de las cosas, sin que hubiera ocurrido el siniestro, la ganancia se habría percibido. También hay que destacar la SAP Zamora, Secc. 1ª, núm. 211/2009, de 31 de julio, dictada en un supuesto de paralización de vehículo de venta ambulante por rotura del mismo, aquí exige la existencia de unas ganancias verosímiles, debiendo apoyarse en algún principio de prueba, y exige que la prueba de dichas ganancias se base en criterios de probabilidad no de mera posibilidad.

En cuanto a la carga de la prueba del lucro cesante, de la lectura del art. 217.2 LEC⁵, parece razonable que dicha carga corresponde al actor que reclama dicho lucro, pues se trata de una pretensión suya. La SAP Cádiz, Secc. 5ª, núm. 476/2009, de 13 de octubre, en un supuesto donde hubo un siniestro donde estaba implicado un taxi, establece la carga de la prueba del lucro cesante en el actor.

Sobre el objeto de la prueba, y los contenidos de la pretensión que ha de probar el perjudicado, la sentencia antes mencionada de AP Cádiz los fija en tres, que pueden clasificarse de la siguiente forma:

- Que el vehículo dañado se encontraba destinado a una actividad lucrativa o empresarial. Parece imprescindible este extremo, pues en otro caso no se puede hablar de lucro cesante. Los gastos que un perjudicado puede tener por la rotura de su vehículo, y consiguiente paralización, v.gr. alquiler de vehículo, etc., no se pueden considerar como lucro cesante, sino integrante del más amplio concepto de daño y perjuicio, de ahí que para reclamar las ganancias dejadas de obtener sea imprescindible acreditar la condición profesional del actor, y que el vehículo siniestrado está destinado a una actividad lucrativa.

La prueba de estos extremos no es especialmente difícil, basta con aportar los documentos

⁵ "Corresponde al actor y al demandado reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvenición."

que acrediten la actividad profesional del actor, y la dedicación del vehículo a la misma.

- Otro punto importante de prueba, y requisito necesario para que se de la indemnización por lucro cesante, es probar el tiempo de paralización del vehículo, pues durante dicho tiempo habrá de calcularse el lucro cesante. Dicho extremo normalmente se probará con la factura del taller en el que se repara el vehículo, factura que indicará el tiempo que ha estado allí el vehículo para su reparación, siendo normalmente llevado a juicio el titular del taller que haya expedido la factura para su ratificación.

En este punto se plantea qué días concretos de paralización deberá de responder el responsable de un siniestro y su compañía de seguros, si de todos los días desde que entra el vehículo en el taller hasta que sale, o sólo los días efectivos de reparación en los que se ha trabajado con el vehículo. GARNICA MARTÍN⁶ se refiere a ello, y afirma que deberán ser indemnizados aquellos días de inmovilización que sean consecuencia natural del daño, es decir, sigue diciendo este autor, si la paralización se ha prolongado por causas imputables al perjudicado, estos días no se podrán contabilizar a efectos de indemnización de lucro cesante, ahora bien si el retraso es por culpa o a causa de un tercero, normalmente el taller, deberán de incluirse dichos días a indemnizar. Este criterio parece lógico, si el perjudicado se ha retrasado en llevar el vehículo al taller, dichos días no pueden considerarse como días de paralización a efectos de indemnización, otra cosa es que una vez llevado, el retraso provenga del abundante trabajo que tiene el taller u otras causas imputables al taller, supuesto en el que parece que el perjudicado no debe de sufrir este retraso, pues él no deja ser víctima del mismo. En la misma línea, LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA⁷, señala que el autor del daño deberá de responder por todos aquellos días en que estuvo paralizado el vehículo, siempre que los mismos no se hayan prolongado por causas imputables al propio perjudicado.

Se plantea en este punto, qué ocurre en aquellos supuestos donde la actividad profesional del perjudicado, practicada por medio del vehículo siniestrado, no se lleva a cabo todos los días de la semana, sino solamente algunos, ¿deberían de descontarse de los días de paralización, los días donde no hay actividad, o deben de incluirse

⁶ GARNICA MARTÍN, J. F. "La Prueba..." Cit. Pág. 63.

⁷ LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. "El lucro cesante por la..." Cit. Pág.35.

en los mismos? La SAP Badajoz, Secc. 2ª, núm. 69/2005, de 7 de marzo, afronta este problema jurídico, en un caso donde un vehículo dedicado a la explotación comercial tiene un siniestro al salirle en la calzada una especie de caza, y señala *“acepta la demandada de los días de paralización del vehículo siniestrado, pero advierte que en la contabilización se han incluido días que por no ser lectivos tampoco son debidos a la empresa explotadora del vehículo; en concreto se refiere a los días 14, 15, 16, 17 y 18 de abril del año 2003, que correspondían a las vacaciones de Semana Santa. A este respecto hay que reconocer la exactitud de lo alegado de la demandada y en consecuencia de traer del importe total reclamado el correspondiente a la paralización del vehículo de estos cinco días”*. Es decir, excluye del lucro cesante, los días concretos que por no haber actividad profesional, no habría ingresos, lo cual parece lógico en orden a conseguir una indemnización justa, y no un enriquecimiento injusto. No obstante, surge la duda de qué ocurre con los gastos fijos que devenga la utilización profesional del vehículo, incluso en dichos días no lectivos o hábiles a efectos profesionales. Pues bien, en estos casos, tampoco parece que se deban de indemnizar dichos gastos fijos, pues éstos deberían de satisfacerse hubiera o no accidente, v.gr. salarios chofer, alquiler nave, parte proporcional seguro, etc.

- El tercer punto o elemento de prueba, y el que más interesa en este trabajo, es la prueba del perjuicio que se reclama, o lo que es lo mismo a estos efectos, el lucro cesante que reclama el perjudicado por la ganancia dejada de obtener.

En este apartado, surge el mayor problema de los que nos encontramos en esta materia, a saber, la determinación de los criterios para cuantificar el lucro cesante en la paralización del vehículo a motor. Dos serían las soluciones aplicables, la primera de ellas se refiere a los certificados gremiales que las partes aportan en el juicio, y dan una idea genérica, en base a estudios propios de las asociaciones o colegios profesionales, de las ganancias perdidas por la paralización del vehículo. Otra solución, se refiere a que los perjudicados han de probar, mediante la prueba más objetiva posible, las ganancias que han dejado de obtener, y a partir de allí, debe concretarse el lucro cesante, estudiamos cada una de estas posibilidades y su implementación práctica.

III. Los certificados gremiales y su aceptación como elemento probatorio

Uno de los instrumentos que existen para probar el lucro cesante, cuando se produce la

El mayor problema de los que nos encontramos en esta materia es la determinación de los criterios para cuantificar el lucro cesante en la paralización del vehículo a motor, certificados gremiales y pruebas objetivas de las ganancias que se han dejado de obtener por la paralización del vehículo

paralización de un vehículo destinado a actividades comerciales, como consecuencia de un accidente de circulación, es la aportación de un certificado gremial que acredite, de una forma genérica y para todos los supuestos similares, las pérdidas producidas.

Los certificados gremiales, son definidos de forma descriptiva por LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA⁸, como aquellos que contienen un análisis de los gastos medios de la actividad, así como los ingresos necesarios para cubrir dichos gastos y, a su vez producir, un margen razonable de beneficio, determinando así cuál es la cuantía diaria de la paralización, debiendo retraer aquellos gastos que no se generen como consecuencia de la inactividad del instrumento productivo.

Como se ha dicho antes, son certificados genéricos, para toda la actividad profesional relacionada con el sector del perjudicado, es decir no incluye la mayor o menor actividad productiva de la época o fecha concreta de la paralización⁹, ni en concreto las circunstancias de la empresa concreta que se trate¹⁰.

⁸ LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. "El lucro cesante por la..." Cit. Pág. 40.

⁹ No es lo mismo una época de crisis como la actual, que una de bonanza, como la que tuvimos hace unos años.

¹⁰ Hay que considerar si la empresa o actividad profesional que se trate, es llevada a cabo por un profesional o mercantil líder en el sector, o una empresa o profesional con poco prestigio.

Estos certificados gremiales han tenido suerte desigual en la jurisprudencia, debiendo señalar que la línea más seguida en las resoluciones judiciales, es aquella que no acepta por sí solos como elemento probatorio los certificados indicados.

Entre las sentencias que se decantan por no aceptar los certificados gremiales, por considerarlos insuficientes para probar el lucro cesante, ha de destacarse entre otras, la SAP Segovia, Secc. Única, núm.69/2002, de 19 de febrero, que afirma que no procede acudir de forma automática a los baremos, ya sean emitidos en normativas administrativas, como en certificaciones emitidas por asociaciones empresariales. En el mismo sentido, la SAP Vizcaya, Secc. 4ª, núm. 725/2002, de 14 de noviembre, es muy clara al respecto, y dice, *“en este sentido, no son suficientes tablas o baremos más o menos oficiales”*, o la SAP Zamora, Secc. 1ª, núm. 211/2009, de 31 de julio, que indica que es necesario para probar el lucro cesante otro tipo de pruebas más objetivas, y no *“las certificaciones emitidas por las asociaciones de la actividad sobre las ganancias netas diarias obtenidas por la explotación de un vehículo”*.

Otra línea jurisprudencial más moderada en sus efectos, sin llegar a admitir las certificaciones gremiales como medio de prueba exclusivo, sí los considera como punto de partida para cuantificar el lucro. Así la SAP Cádiz, Secc. 5ª, núm. 476/2009, de 13 de octubre, en un supuesto de accidente de circulación con la consiguiente paralización del taxi implicado en el mismo, considera que el perjudicado para probar el lucro cesante debe *“aportar un principio de prueba tendente a demostrar el importe del perjuicio que se reclama, pudiendo considerarse como tal principio, y al menos con efecto orientador, los documentos fiscales y las certificaciones gremiales de ingresos, pues de mantener mayores exigencias probatorias, toda reclamación de indemnización por perjuicios de paralización, estaría condenada al fracaso”*. La SAP Asturias, Secc. 1ª, núm. 57/2010, de 10 de febrero, también considera a los certificados gremiales como documento a título indicativo, y como un principio de prueba.

Pero incluso hay sentencias como la de la AP Asturias, Secc. 7ª, núm. 278/2009, de 8 de mayo, que admite la aplicación de las certificaciones emitidas por asociaciones profesionales, siempre que las dificultades de acreditación del alcance exacto del perjuicio se hagan muy gravosas para el perjudicado. También la SAP Pontevedra, Secc. 1ª, núm. 115/2010, de 25 de febrero, considera aplicable las certifi-

nes gremiales para acreditar el lucro cesante en ciertos casos, atendidas las circunstancias concretas, sin llegar a explicitar las mismas, debiendo suponer que se refiere a supuestos de difícil concreción del lucro cesante.

En definitiva, se puede concluir que los certificados gremiales sobre el lucro cesante por día de paralización del vehículo, no se pueden considerar por sí mismos prueba de dicho lucro, debiendo acudir a otros medios de prueba que acrediten de forma más concreta dicho lucro. Pero en este punto suscribo la opinión de GARNICA MARTÍN¹¹, que considera que probada la ganancia en una actividad económica, las dificultades probatorias no deben impedir que se conceda resarcimiento. Es decir probado que el perjudicado tiene un vehículo paralizado, y que realiza una actividad económica con él, y probado que en condiciones normales se habría obtenido un beneficio económico, el hecho de no aportar datos concretos que lleven a estimar unas ganancias determinadas, por la dificultad del caso, no debe impedir la indemnización por lucro cesante, y para ello pueden resultar útil los baremos de las asociaciones de profesionales.

IV. Supuestos concretos: La apreciación de otros elementos probatorios

Una vez analizado que los certificados gremiales, en la mayoría de los supuestos, por sí solos no pueden considerarse elementos de prueba suficiente para cuantificar el lucro cesante, hay que determinar qué medios de prueba son conducentes a dicho extremo, para lo cual hay que acudir a diversos supuestos concretos.

A. Taxi

En relación con la paralización de un taxi por accidente de circulación, la prueba del lucro cesante parece un poco más fácil, así la SAP Cádiz, Secc. 5ª, núm. 476/2009, de 13 de octubre, establece que por el mero hecho de su destino al transporte público en una población, significa que la paralización del taxi supone la existencia de ganancias dejadas de obtener. Del mismo modo la SAP Madrid, Secc. 10ª, núm. 3/2006, de 13 de diciembre, sienta una importante diferencia entre la cuantificación del lucro cesante en un taxi y en el resto de vehículos destinados a actividad comercial, *“deben diferenciarse aquellas actividades que, por su propia naturaleza, impiden racionalmente calibrar de antemano, si no es por medio de criterios de experiencia, cuál va a ser la ganancia que habría reportado su normal activi-*

¹¹ GARNICA MARTÍN, J. F. “La prueba...” Cit. Pág. 61.

dad durante los días de paralización, de aquellas otras actividades relacionadas con la prestación de servicios concretos, frecuentemente concertados con antelación y pueden ser constatados en su concreta realidad. Así sucede, particularmente en relación con camiones y autocares, y resulta aplicable asimismo a los vehículos destinados a la actividad de auto-escuela, como tiene declarado esta Sección, respecto de los cuales su paralización no comporta de suyo pérdida de ingresos si el empresario realmente no acredita tener contratados servicios para dicho vehículo en las fechas en que se encuentra inmovilizado, o si teniéndolos hipotéticamente pudo atender a los clientes con otros medios mecánicos propios, o incluso si pudo atenderlo acudiendo a medios ajenos, en cuyo caso el perjuicio derivado del siniestro podría ser la diferencia de coste entre unos y otros". Es decir, la paralización de un taxi permite acudir a criterios, que en principio, pueden determinar la existencia de lucro cesante, como pueden ser la aportación de ingresos en periodos similares, o en los días previos al siniestro, pues se trata de una actividad que no depende de encargos previos, sino del trabajo del día a día, que normalmente se sigue por parámetros de igualdad o semejanza entre unos periodos y otros.

En el caso del taxi, por lo tanto, una vez probados los días concretos de paralización del vehículo y los días perdidos de trabajo, podrá acreditarse el lucro cesante con cierta facilidad, bastará con la aportación de los documentos que acreditan los ingresos brutos del taxista en periodos similares, como puede ser certificado de la renta, o documentos que acrediten el importe de las carreras realizadas en periodos similares, pudiendo servir en este punto, en algunos casos, como objeto de comparación y comprobación, los certificados de las asociaciones profesionales.

B. Vehículos de auto-escuela

Los perjudicados propietarios de negocios de autoescuela, cuyo vehículo esté paralizado por accidente de circulación, tienen la prueba del lucro cesante un poco más complicada que en el caso anterior.

En primer lugar, y siguiendo a la SAP Almería, Secc. 1ª, núm. 385/1999, de 27 de octubre, si el propietario de la auto-escuela tiene otros vehículos disponibles, debe acreditar que en los días de paralización éstos están ocupados o por otras razones no libres para el servicio; por otro lado tiene que acreditar que tenía alumnos en condiciones de recibir clase, y que por la paralización citada no se llevaron a cabo; así también deberá probar que como consecuencia del paro



forzoso, existe algún profesor cuyo trabajo no se ha podido llevar a cabo, y cuyo salario debe asumirse, para al final concretar las pérdidas sufridas en la suma de dichos conceptos.

C. Otros supuestos análogos

Otros supuestos que se pueden considerar a efectos de paralización del vehículo y determinación del lucro cesante, es el de los camiones destinados a venta ambulante, y los camiones destinados a transporte de mercancías en general.

Respecto de los primeros, camiones destinados a venta ambulante, la SAP Zamora, Secc. 1ª, núm. 211/2009, de 31 de julio, concreta los medios de prueba, en declaraciones fiscales



del perjudicado como empresario, informes periciales, libros de contabilidad de la empresa o contratos firmados e incumplidos como consecuencia de la paralización del vehículo. Es decir aquellos documentos que acrediten los gastos fijos del perjudicado por la mera tenencia del vehículo, y las expectativas serias de ganancia, debido a la actividad mercantil previa del perjudicado en épocas pretéritas¹².

En cuanto a los vehículos dedicados al transporte de mercancías, la SAP Madrid, Secc. 10^a,

¹² Es decir, si un camión de venta ambulante, suele tener en un recorrido determinado un día a la semana, una facturación de x euros, ello se puede considerar un elemento a considerar en caso de paralización del vehículo en fechas semejantes.

núm. 3/2006, 13 de diciembre, se refiere como elemento de cuantificación, a la prueba de los servicios que se tuviera contratados para el periodo de paralización del vehículo, y la SAP Segovia, Sección Única, núm. 69/2002, 19 de febrero, añade a ello, los beneficios efectivamente obtenidos en periodos anteriores, los gastos estimados relativos a combustible, salario del conductor, desgaste y conservación del vehículo, etc.

V. Conclusiones

Una vez analizados algunos de los problemas que surgen en orden a la paralización de vehículos, derivado de accidente de circulación, y las ganancias dejadas de obtener, procede sentar las siguientes conclusiones:



- El lucro cesante lo conforman los ingresos brutos que habría percibido el perjudicado, con la actividad comercial o industrial realizada con el vehículo siniestrado en los días de paralización. Comprende no sólo la ganancia neta, descontados gastos, sino también han de incluirse algunos de esos gastos, en concreto los que ha de afrontar el perjudicado de forma necesaria, esté o no el vehículo parado.

- La prueba del lucro cesante no puede basarse en meras posibilidades, sino que ha de ser una prueba que individualice las ganancias, llegando al convencimiento de la existencia de una alta probabilidad de las mismas.

- Los certificados gremiales por sí mismos no pueden ser concluyentes y exclusivos para determinar la existencia del lucro cesante. Estos pueden tener un criterio orientador, si bien en supuestos de extrema dificultad en la prueba de las ganancias pueden servir de base a la indemnización.

- A la hora de determinar el lucro cesante, se debe de distinguir entre las ganancias dejadas de obtener mediante un taxi, y el resto de vehículos destinados a actividades mercantiles. En los taxis, la prueba puede basarse en una estimación a partir de las ganancias obtenidas en periodos similares, en el caso del resto de vehículos, debe probarse la existencia de contratos pendientes de cumplir en dichas fechas.