



## Colisión recíproca entre vehículos sin prueba de la contribución de cada conductor a la causación de los daños personales y materiales

**Eliseo Sierra Noguero**

Presidente de SEAIDA-Catalunya y Profesor Agregado de Derecho Mercantil de la Universitat Autònoma de Barcelona

### SUMARIO

#### I.- INTRODUCCIÓN

#### II.- JURISPRUDENCIA ANTERIOR: LA NEUTRALIZACIÓN DE LAS PRESUNCIONES DE CULPA EN COLISIONES RECÍPROCAS

#### III.- RÉGIMEN VIGENTE DE PRESUNCIÓN DE CULPA O CONTRIBUCIÓN CAUSAL A LA COLISIÓN RECÍPROCA ENTRE VEHÍCULOS

#### IV.- DAÑOS PERSONALES: SENTENCIA DEL PLENO DE LA SALA DE LO CIVIL, DEL TRIBUNAL SUPREMO, DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2012 Y OTRAS

- 1.- Responsabilidad por riesgo en las colisiones recíprocas con resultado de daños personales
- 2.- Causas limitadas de exoneración del conductor agente del daño
- 3.- La intervención de un tercero en las colisiones en cadena.
- 4.- Indemnización integral de los daños personales si no se prueba el grado de contribución de cada conductor a la causación de los daños
- 5.- Inaplicación de la indemnización integral cuando resulte acreditada la contribución de cada conductor a la causación de los daños

#### V. - DAÑOS MATERIALES: SENTENCIA DEL PLENO DE LA SALA DE LO CIVIL, DEL TRIBUNAL SUPREMO, DE 27 DE MAYO DE 2019

- 1.- Responsabilidad por riesgo en las colisiones recíprocas con resultado de daños materiales
- 2.- Prueba de haber actuado con diligencia para quedar exonerado de responsabilidad
- 3.- Inaplicación de la indemnización de la mitad de los daños materiales cuando resulte acreditado el grado de culpa de cada conductor

#### VI. CONCLUSIONES

#### VII. BIBLIOGRAFÍA

## I.- INTRODUCCIÓN

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, LRCSCVM), no regula la colisión recíproca de vehículos sin prueba de la contribución de cada conductor a la causación de los daños. Esta laguna legal contrasta con algunos países de nuestro entorno, como Portugal e Italia<sup>1</sup>. Una razón de esta laguna es que el régimen español de responsabilidad civil por accidentes de la circulación de vehículos está ideado para la protección de los peatones, no para los daños personales y materiales

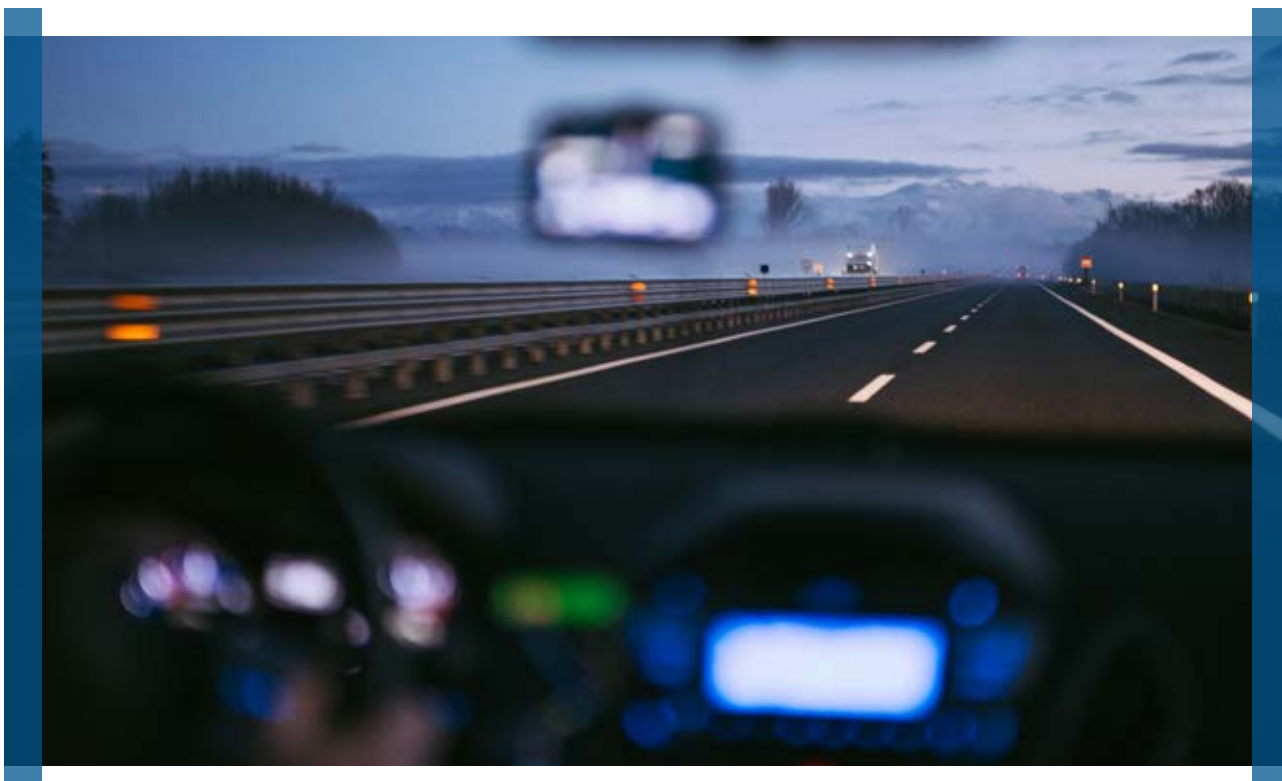
<sup>1</sup> En cambio, BADILLO ARIAS, José Antonio, *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, p. 159 y SÁINZ-CANTERO, M<sup>a</sup> Belén y PÉREZ, Fátima, *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor (Conforme al nuevo texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, RDLEG 8/2004, de 29 de octubre)*, 2<sup>a</sup>, ed., Comares, Granada, 2006, p. 133, recuerdan que el art. 506.2 del Código Civil Portugués dispone que, en caso de duda, se considerará igual la contribución de cada uno de los vehículos en relación a los daños. Asimismo, el art. 2054, párrafo segundo, del Código Civil italiano presume, salvo prueba en contrario, que en caso de colisión de vehículos cada conductor ha concurrido igualmente a la producción de los daños.

resultantes de colisiones recíprocas<sup>2</sup>, un concepto que ni siquiera menciona.

La laguna legal también sorprende vista nuestra práctica forense, donde esta hipótesis es muy habitual. Sintetizando a efectos ilustrativos, el litigio usual es planteado por el conductor u ocupante de un vehículo que, tras colisionar con otro, exige judicialmente ser indemnizado por las lesiones y/o por los daños materiales sufridos. La demanda se dirige contra el otro conductor y, en ejercicio de la acción directa del art. 7 LRCSCVM, contra la aseguradora de responsabilidad civil del otro vehículo<sup>3</sup>. Los autos incorporan la declaración amistosa de accidente, las fotografías de los daños en el vehículo, los informes de valoración de daños del vehículo, el atestado policial y otro material probatorio. También se practica

<sup>2</sup> REGLERO CAMPOS, Luis Fernando, *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio*, 2<sup>a</sup> ed., Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2007, p. 256

<sup>3</sup> SAP Pontevedra, Sección 1<sup>a</sup>, 27 de mayo de 2021 (La Ley 111125/2021), exonera de responsabilidad al asegurador de responsabilidad civil del vehículo en que viajaba la ocupante que sufre daños personales, pues conforme al criterio jurisprudencial de colisiones recíprocas, debía dirigir la reclamación a la aseguradora de responsabilidad civil del otro vehículo implicado.



en juicio la declaración de los conductores y ocupantes, la declaración de los testigos, prueba pericial, etc. Sin embargo, en la sentencia, el juez considera que no se ha probado de forma suficiente “cómo ocurrió”<sup>4</sup>, “cuál fue la dinámica”<sup>5</sup> del accidente, y, especialmente, “el grado o porcentaje de culpa” o de “eficiencia o contribución causal” de cada conductor a la causación de los daños personales y/o materiales que se reclaman. Hay, pues, una incertidumbre sobre la medida o porcentaje en que el demandado es responsable de los daños personales y materiales acreditados. Si su culpa fuese exclusiva o compartida en un porcentaje cierto, el juez podría condenarle al pago de la indemnización integral o al pago del porcentaje cierto. En cambio, dicha decisión no puede adoptarse en Derecho, pues no hay material probatorio para justificarlo sin incurrir en arbitrariedad.

En auxilio del juzgador, complementando el ordenamiento jurídico (art. 1.6 CC), es aplicable un régimen *especialísimo* para esta hipótesis, plenamente consolidado, surgido de la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo interpretativa del art. 1 LRCSCVM (que recordemos, no menciona los daños por colisiones recíprocas). Según esta jurisprudencia, el juez debe reconocer al perjudicado la indemnización íntegra, del 100%, de las lesiones probadas. Se crea una ficción: *como si* hubiera sido probado que el conductor agente del daño fuese el responsable exclusivo de los daños personales ocasionados al conductor u ocupante del otro vehículo. En cambio, el juez reconocerá la indemnización a mitad, al 50%, de los daños materiales probados; *como si* hubiera sido probado en autos que ambos conductores contribuyeron en la misma proporción a los daños materiales que se reclaman.

Tanto la valoración probatoria, como la aplicación del criterio jurisprudencial citado corresponde inicialmente al Juzgado y, en caso de apelación, a la Audiencia Provincial. La práctica forense evidencia que es común la revocación de la sentencia del Juzgado. Primero, por error en la valoración de la prueba<sup>6</sup>, llegando los tres Magistrados a una

interpretación diferente del Juzgador de instancia. El caso habitual es por aplicar este criterio jurisprudencial cuando no era procedente, pues se podía determinar el grado de contribución de cada conductor en la causación de los daños<sup>7</sup>. Segundo, por no haber aplicado del criterio jurisprudencial sobre colisiones recíprocas sin prueba de la contribución causal al accidente<sup>8</sup>.

El Tribunal Supremo no es una tercera instancia que proceda a valorar la prueba de nuevo. Según su propia doctrina jurisprudencial, por exigencias derivadas del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva proclamado por el art. 24.1 CE, el canon de la racionalidad en la fundamentación de las decisiones judiciales debe ser respetado. Significa que el Tribunal Supremo, puede controlar la motivación fáctica de las sentencias dictadas por las Audiencias Provinciales cuando puedan ser arbitrarias, absurdas, ilógicas o patentemente erróneas<sup>9</sup>. En algunos casos en que el Tribunal Supremo ha aceptado el recurso de casación, ha optado por hacerlo en el Pleno de la Sala de lo Civil y son estas sentencias el fundamento esencial del criterio jurisprudencial. Nos referimos a las sentencias de 10 de septiembre de 2012 (para daños personales) y de 27 de mayo de 2019 (para daños materiales).

No es necesario para que se aplique este régimen especialísimo de creación jurisprudencial que se hayan producido daños bilaterales personales y materiales. Cada daño es independiente para determinar si hay o no imputación de responsabilidad civil o, incluso, penal al causante. Así ocurre en la práctica forense, donde es usualmente un afectado por daños personales y/o materiales quien reclama judicialmente a la aseguradora del otro vehículo

julio de 2014 (cit.).

7 Por ejemplo, SAP Cantabria, Sección 2ª, 27 de febrero de 2013 (La Ley 176421/2013), pues queda acreditado que el responsable de los daños personales se saltó un Stop.

8 Por ejemplo, SSAP Guipúzcoa, Sección 2ª, 24 de octubre de 2019 (La Ley 218336/2019) (daños materiales); Tenerife, Sección 4ª, 14 de octubre de 2019 (La Ley 246439/2019) (daños materiales); Ciudad Real, Sección 1ª, 30 de mayo de 2019 (La Ley 97240/2019) (daños materiales); Valencia, Sección 11ª, 11 de marzo de 2019 (cit.) (colisión múltiple y solidaridad de conductores responsables frente a otro y responsabilidad interna entre conductores responsables); Barcelona, Sección 4ª, 28 de febrero de 2017 (La Ley 29712/2017) (daños personales); e, Islas Baleares, Sección 5ª, 2 de julio de 2014 (cit.) (daños personales).

9 Entre otras, SSTS 7 de julio de 2022 (La Ley 142499/2022) y 19 de octubre de 2021 (La Ley 184629/2021), entre muchas otras.

4 SAP Zamora, 7 de marzo de 2022 (La Ley 9197/2022).

5 SSAP Islas Baleares, Sección 5ª, 2 de julio de 2014 (La Ley 91735/2014); Sevilla, Sección 6ª, 10 de septiembre de 2013 (La Ley 166678/2013); y, Pontevedra, Sección 1ª, 4 de julio de 2013 (La Ley 107793/2013).

6 Por ejemplo, SSAP Valencia, Sección 11ª, 11 de marzo de 2019 (La Ley 76948/2019) e Islas Baleares, Sección 5ª, 2 de

por impago de la indemnización. No hay una suerte de compensación de daños recíprocos en Derecho español.

El objeto del presente comentario es analizar las normas jurídicas aplicables, las sentencias del Tribunal Supremo que han formado jurisprudencia, el contenido de las soluciones jurídicas y de las resoluciones actuales de Audiencias Provinciales que la aplican, con los supuestos prácticos que analizan las mismas, a modo de revisión y actualización del tema. También se pone al día la doctrina que, con anterioridad, ha abordado esta cuestión del Derecho de daños de tanta relevancia social y personal<sup>10</sup>.

## II.- JURISPRUDENCIA ANTERIOR: LA NEUTRALIZACIÓN DE LAS PRESUNCIONES DE CULPA EN COLISIONES RECÍPROCAS

El Derecho derogado es el anterior no vigente y tampoco regulaba la hipótesis objeto del presente comentario: la colisión recíproca sin prueba de la culpa o contribución causal de cada conductor implicado. El art. 39 de la derogada Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, hacía responsable al conductor de los daños personales y materiales ocasionados, con inversión de la carga de la prueba de la culpa exclusiva del perjudicado o de una fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo. El posterior Decreto 632/1968, de 21 de marzo, aprobó el Texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor. Luego, el Real Decreto-Ley 1301/1986, de 28 de

junio, adaptó el Texto refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos a motor al ordenamiento comunitario y su art. 1 mantenía la presunción de culpa del conductor por los daños personales, salvo prueba de la culpa del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo. Para los daños materiales, en cambio, no se preveía la presunción de culpa y el art. 1 Real Decreto-Ley 1301/1986 remitía al régimen general del art. 1902 Código Civil. En concreto, la disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, modificó sustancialmente el título I del Texto refundido, que pasó a denominarse “Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor”. Entre las reformas de importancia para el tema analizado, se dio una nueva redacción del art. 1.1, párrafos primero, segundo y tercero, que se incorporó literalmente a la vigente LRCSCMV.

Conforme al Derecho positivo derogado, los lesionados por la circulación viaria, como los peatones, se beneficiaban de la presunción legal de la culpa del conductor del vehículo por los daños causados, por razón de realizar la actividad de riesgo de circulación de vehículos a motor. Esta culpa la presumía la Ley *iuris tantum*, y correspondía al propio conductor causante del daño personal la carga de probar alguna de las causas tasadas que podían exonerarle: culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo. En defecto de prueba de una causa de exoneración, se presumía la culpa procedía la imputación de responsabilidad civil por los daños personales causados al peatón.

Sin embargo, esta presunción de culpabilidad del conductor agente del daño era judicialmente aplicada a los peatones afectados, pero no a los conductores y ocupantes que sufrían daños personales y materiales resultantes de “colisiones recíprocas” entre vehículos a motor. El Tribunal Supremo era tajante en la exclusión. Declaraba reiteradamente que “en los supuestos de colisión entre vehículos del motor no es aplicable el principio de la inversión de la carga de la prueba ni de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo”<sup>11</sup>. Se afirmaba que tratándose de una colisión recíproca, las presunciones de culpa quedaban neutralizadas y no eran aplicables. Como resultado, si el conductor u ocupante de

10 Entre otros autores, *vid* MEDINA CRESPO, Mariano, “Los daños recíprocos sin culpas probadas en la jurisprudencia de la sala 1ª del Tribunal Supremo”, en *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, núm. 5, mayo 2010, pp. 27-41 y, del mismo autor, *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, Comares, Granada, 1996, especialmente, pp. 183-187; MONTEROSO CASADO, Esther, *Responsabilidad por accidentes de la circulación. La concurrencia de causas*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009, pp. 176-189 y “Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos”, en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 781, 2020, pp. 3195-3202; ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial”, en *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 33, primer trimestre 2010, págs. 45-62, y, por nuestra parte, “Doctrina jurisprudencial sobre colisiones recíprocas entre vehículos sin prueba de la causa del accidente”, en *Revista Española de Seguros*, núm. 178, abril-junio 2019, pp. 111-129.

11 Por todas, *vid* STS 29 de abril de 1994 (La Ley 27283-JF/0000).

un vehículo colisionado no lograba acreditar el grado de culpa del conductor del otro vehículo, no había responsabilidad civil, ni resarcimiento de los daños ocasionados<sup>12</sup>. Se absolvía al conductor demandado o, incluso, se condenaba a cada perjudicado al pago de los daños que hubiera experimentado<sup>13</sup>. En conclusión, el conductor y los ocupantes perjudicados en una colisión recíproca sin prueba del grado de culpa de cada conductor quedaban sin indemnización<sup>14</sup>.

Los autores criticaron esta solución jurídica por ser injusta<sup>15</sup>, pero los cambios no se apreciaron hasta que una nueva corriente jurisprudencial se abrió paso, como analizamos a continuación.

### III.- RÉGIMEN VIGENTE DE PRESUNCIÓN DE CULPA O CONTRIBUCIÓN CAUSAL A LA COLISIÓN RECÍPROCA ENTRE VEHÍCULOS

El Derecho positivo español vigente tampoco da una respuesta jurídica a la hipótesis de colisiones recíprocas sin prueba del grado de contribución a la causación de los daños personales y materiales resultantes del siniestro. No obstante, a diferencia del Derecho anterior, el Tribunal Supremo ha terminado con la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpas y la ha sustituido por otras reglas más tuitivas del conductor y ocupantes en colisiones recíprocas.

12 Por ejemplo, la STS de 17 de julio de 1996 (La Ley 7835/1996) no reconoció ningún tipo de indemnización al conductor de un ciclomotor que sufrió un gran daño al no constar probada la culpa del vehículo con el que chocó. El Tribunal Supremo dispuso, de conformidad con su doctrina entonces vigente, que en el supuesto de un conductor de ciclomotor embestido por un coche y a resultados del cual el actor sufrió amputación de pierna izquierda, además de otros daños de tipo económico, psíquicos, etc., “*incumbe al actor demostrar (...) que se hallaba reparando la moto en el arcén y en sitio visible para el conductor del automóvil, y destruir la impresión de que el motorista aparece como creador de la situación que provocó el siniestro*”.

13 SÁINZ-CANTERO, M<sup>a</sup> Belén y PÉREZ, Fátima, Imputación..., *op. cit.*, p. 133.

14 MONTERROSO CASADO, Esther, *Responsabilidad por accidentes...*, *op. cit.*, p. 155, juzga como gran desacierto esta interpretación.

15 Por todos, *vid* MEDINA CRESPO, Mariano, *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las ino-cencias condenadas*, Comares, Granada, 1996, p. 119 y GARNICA MARTÍN, Juan F., “Inversión de la carga de la prueba y enjuiciamiento de los daños recíprocos sin prueba de culpa en la responsabilidad civil del automóvil (Crítica a una jurisprudencia equivocada)”, en *Diario La Ley*, Sección Doctrina, 1999, Ref. D-308, tomo 6.

La sentencia pionera del Tribunal Supremo es la de 16 de diciembre de 2008<sup>16</sup>. Supone un cambio sustantivo, pues deja sin efecto la anterior doctrina de neutralización de presunciones de culpabilidad en colisiones entre vehículos, en base a la entrada en vigor de la LRCSVM resultante de la reforma operada por la Ley 30/1995, que, según el Tribunal, introduce de manera franca el principio de responsabilidad objetiva por los daños corporales (art. 1).

La justificación del cambio de criterio jurisprudencial es, como afirma el Tribunal Supremo, primero, que “*la particularidad de la recíproca colisión entre los vehículos a motor no reside en una supuesta alteración de las reglas sobre carga de la prueba*”. Segundo, “*La circunstancia de haberse producido la colisión entre dos vehículos es insuficiente, en estas circunstancias, para enervar la negligencia que cabe presumir en el conductor demandado*”. Peatón, conductor y ocupante dañados se sitúan así con igualdad de armas para la reclamación de los daños corporales sufridos con ocasión de un accidente de vehículo a motor.

La sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2008 tuvo inicialmente un efecto judicial limitado, quizás porque no había formado jurisprudencia al no ser ratificada por otra sentencia en el mismo sentido. En efecto, la posición mayoritaria de las Audiencias Provinciales<sup>17</sup> mantenía la neutralización de las presunciones de culpabilidad en colisiones recíprocas con daños personales y materiales, conforme a la jurisprudencia tradicional. Así, cuando el demandante no lograba probar la culpa o negligencia del conductor causante del daño, la Audiencia desestimaba la demanda de resarcimiento.

Sin embargo, algunas Audiencias Provinciales sí presumían la culpa del conductor agente del daño e invertían la carga de la prueba en favor del conductor u ocupante del vehículo siniestrado. Al hacerlo, se enfrentaban a un problema adicional que no había sido necesario resolver en la sentencia del Tribunal

16 La Ley 257239/2008.

17 MEDINA CRESPO, Mariano, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, pp. 29 y 39, alude a la vulneración flagrante del art. 1.1 segundo párrafo LRCSVM y a la “anarquía indeseable” de la jurisprudencia mayoritaria provincial. También ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, pp. 51-54, lleva a cabo una enumeración de las sentencias de las Audiencias Provinciales que mantenían la doctrina de la neutralización de presunciones para seguir negando indemnización de daños corporales, pese a la sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2008.

Supremo de 16 de diciembre de 2008, en donde el grado de culpa del conductor sí se había estimado probado<sup>18</sup>. En concreto, qué decidir cuándo se invierte la carga de la prueba en favor del perjudicado, pero no se prueba el grado de culpa del demandado en la colisión recíproca. Se presumía la culpabilidad de ambos conductores, pero siendo una colisión recíproca, había que decidir el porcentaje de responsabilidad civil de cada uno. Las soluciones judiciales eran diversas: unas sentencias declaraban la responsabilidad plena del conductor agente el daño y reconocían a la víctima el 100% de la indemnización. Otras reducían proporcionalmente la indemnización al 50%, al tratarse de una colisión recíproca<sup>19</sup>. Estas innovadoras sentencias, inicialmente minoritarias en las Audiencias, contrastaban con la posición mayoritaria y hacían necesario el pronunciamiento del Tribunal Supremo, que se trata en los siguientes apartados.

#### IV.- DAÑOS PERSONALES: Sentencia del Pleno de la Sala de lo Civil, del Tribunal Supremo, de 10 de septiembre de 2012 Y OTRAS

##### 1.- Responsabilidad por riesgo en las colisiones recíprocas con resultado de daños personales

La sentencia esencial sobre daños personales es la del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, Pleno, de 10 de septiembre de 2012<sup>20</sup>. Se enmarca en la presunción de culpa e inversión de la carga de la prueba de los daños personales a cargo del conductor causante. La sentencia de 10 de septiembre de 2012 sigue así lo dispuesto en la sentencia de 16 de diciembre de 2008, pero tiene cuatro importantes especialidades con respecto a ésta:

1) Aborda específicamente el régimen de daños personales por colisión entre vehículos;

2) Sustituye la presunción de la prueba de la “culpa” por la presunción de “causalidad entre la conducción y el daño” que le es característica

<sup>18</sup> Se estimó probado que el conductor efectuó una maniobra de adelantamiento sucesivo de varios vehículos, necesitada de una especial prudencia, y al realizar la maniobra evasiva con un tercer vehículo perdió el control del que conducía, acometiendo de esta forma al que circulaba correctamente.

<sup>19</sup> *Vid* un comentario de dichas sentencias en MEDINA CRESPO, Mariano, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, pp. 29 y ss.

<sup>20</sup> La Ley 172776/2012.

en atención a la responsabilidad por riesgo del art. 1.1 párrafo primero LRCSCVM<sup>21</sup>.

3) Condena como responsable civil al conductor causante del daño, aunque no se ha logrado probar su grado o porcentaje de contribución en la producción del siniestro; y,

4) Declara su responsabilidad civil por la totalidad (100%) de los daños personales ocasionados a los ocupantes del otro vehículo.

La inversión de la carga de la prueba se justifica, indica la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012, en el principio de responsabilidad objetiva del art. 1.1 LRCSCVM. Éste “*comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y las consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas*”<sup>22</sup>. A resultas de la cual, el conductor agente del daño ha de probar que se ha roto el nexo de causalidad entre su conducción de un vehículo a motor y el daño producido por el siniestro automovilístico. Si no rompe esta relación mediante una prueba de unos hechos tasados legalmente, será responsable íntegramente por los daños personales sufridos por el conductor y los ocupantes del otro vehículo. Es innecesario acreditar su culpa o negligencia. Es la principal manifestación de la responsabilidad por riesgo<sup>23</sup>.

Sobre la naturaleza jurídica de esta responsabilidad, hay división doctrinal. Algunos autores consideran que, con este sistema, el

<sup>21</sup> En cambio, para los daños materiales, se sigue exigiendo la falta de la prueba del grado de la “culpa”. Aunque se trata de una responsabilidad por riesgo, el tratamiento de los daños personales y materiales sigue un régimen jurídico diferenciado.

<sup>22</sup> Críticamente con la existencia de tal presunción, *vid* PEÑA LÓPEZ, Fernando, “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”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 46, 2013, pp. 9-22.

<sup>23</sup> Sobre la responsabilidad por riesgo en la circulación de vehículos a motor, la jurisprudencia está plenamente consolidada, así *vid* SSTs 22 de junio de 2020 (La Ley 63060/2020), Pleno, 27 de mayo de 2019 (La Ley 59153/2019), Pleno, 10 de septiembre de 2012 (cit.) y 16 de diciembre de 2008 (cit.). HURTADO YELO, Juan José, “El resarcimiento proporcional en la colisión recíproca (Análisis de la STS Sala 1ª, Sección 1ª, 312/2017, de 18 de mayo)”, en *tráfico y seguridad vial*, núm. 220, Septiembre de 2107, ap. 5. Concluye que, de acuerdo con esta sentencia y otra relacionada, con la doctrina del riesgo se responde de los daños producidos con un vehículo, al considerar que es un instrumento de riesgo, estableciéndose un principio de responsabilidad objetiva.

Tribunal Supremo estima también probada la culpa o negligencia del conductor causante del daño personal en la colisión recíproca entre vehículos<sup>24</sup>. Otros autores<sup>25</sup> consideran que la responsabilidad por riesgo no es una imputación de responsabilidad civil objetiva, sino de responsabilidad sin culpa<sup>26</sup>, pues el propio art. 1 LRCSCVM prevé excepciones en el caso de culpa del perjudicado y casos de fuerza mayor.

En lo que hay acuerdo es que se trata de un régimen tuitivo de la víctima, en contraste con el régimen general de responsabilidad civil.

24 ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, p. 47, estima que se presume la culpa del agente dañoso. MAGRO SERVET, Vicente, “Colisión recíproca de vehículos sin prueba eficaz sobre incidencia causal de algunos de los conductores. Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 10 de Septiembre de 2012”, *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 173, Sección Doctrina, Mayo 2013, pp. 7-12, indica también que el Tribunal Supremo admite una “presunción de culpa fundada en el riesgo de la conducción”.

25 BLASCO GASCÓ, Francisco de Paula, “Determinación de la responsabilidad civil en supuestos de colisión recíproca de vehículos”, *Revista jurídica de la Comunidad Valenciana*, núm. 72, 2019, p. 87.

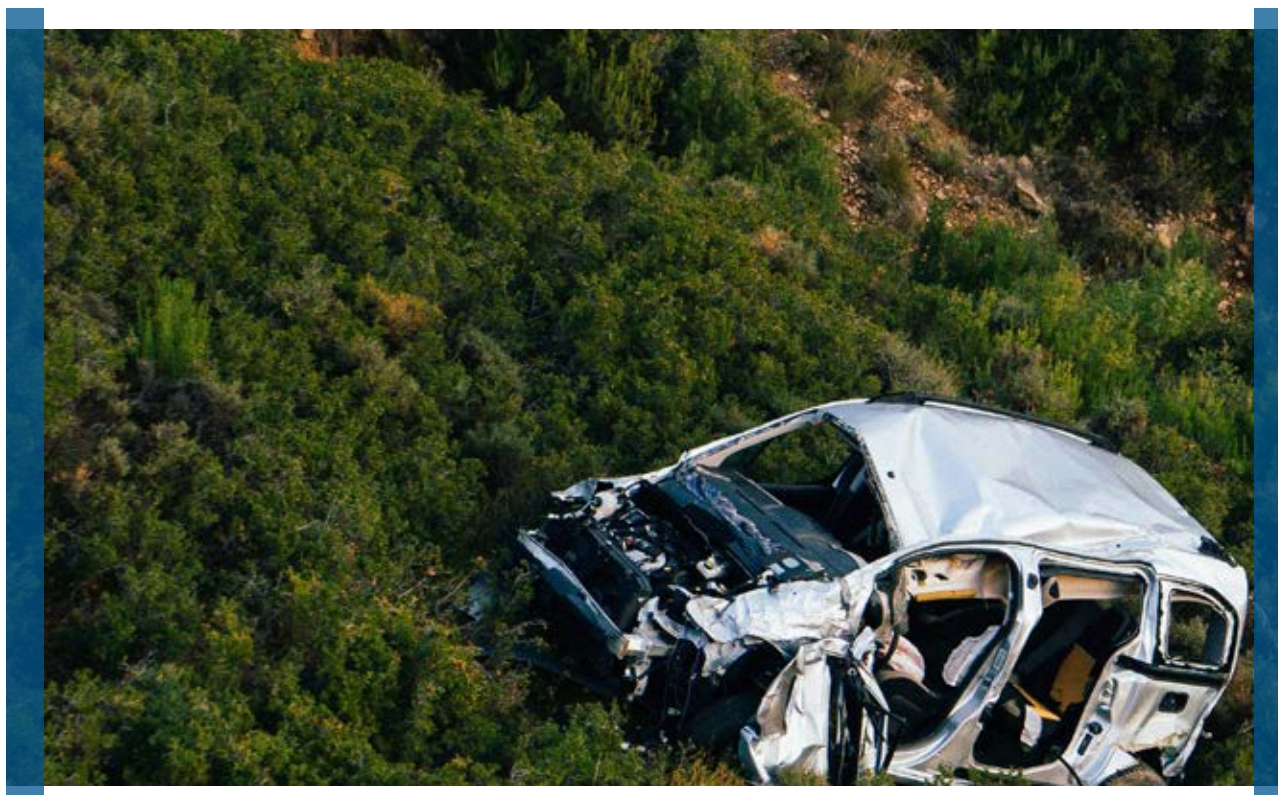
26 También SAP Salamanca, Sección 1ª, 28 de julio de 2022 (La Ley 221676/2022) y SAP Madrid, Sección 19ª, 26 de julio de 2022 (La Ley 212549/2022).

El Tribunal Constitucional<sup>27</sup> vincula la LRCSCVM con aquellos “daños de tanta importancia social que se ha tendido a atenuar la idea originaria de culpabilidad, mediante su progresiva objetivación, para adaptarse a un principio de resarcimiento del daño (*pro damnato*)”. Visto este interés público, el legislador establece en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística fórmulas como el seguro obligatorio, los fondos de garantía, o la supervisión de actividades, “mucho más próximas en sus fines a los principios de responsabilidad compartida y solidaridad con los dañados que a la lógica inherente al principio clásico de *naeminem laedere*, inseparable de la noción de culpa o negligencia”.

## 2.- Causas limitadas de exoneración del conductor agente del daño

La sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 subraya que el legislador admite únicamente dos causas de exoneración del conductor por el daño personal provocado por el riesgo vinculado a la conducción (art. 1.1 párrafo segundo LRCSCVM) En concreto, las

27 El Tribunal Constitucional, en su sentencia 181/2000, de 29 de junio (Boletín Oficial del Estado, núm. 180, de 28 de julio de 2000), de resolución de la cuestión de inconstitucionalidad sobre el baremo del art. 1.2 LRCSCVM, tal y como quedó redactado tras la Ley 30/1995.



causas de exoneración del conductor agente del daño son *numerus clausus*<sup>28</sup>:

1º) Que los daños personales sufridos fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado. La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma de la LRCSCVM, ha sustituido la expresión “conducta o negligencia del perjudicado” por “culpa exclusiva del perjudicado”<sup>29</sup>.

Los supuestos de culpa no exclusiva del perjudicado están específicamente regulados en el art. 1.2 LRCSCVM.

En la práctica forense, se han puesto como ejemplos, entre otros, la falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores u otro incumplimiento de la normativa de seguridad<sup>30</sup>.

2º) O que los daños personales sufridos fueron debidos a una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

La doctrina<sup>31</sup> estima supuestos de fuerza mayor propia del riesgo circulatorio, y no eximentes, por ejemplo, la presencia de un pedrusco en la calzada, la lluvia torrencial, el fuerte viento, como causas de no exención de responsabilidad<sup>32</sup>.

El Tribunal Supremo ha señalado reiteradamente que la colisión resultante de la presencia de algún animal en la calzada no es suceso extraño al riesgo específico de circulación de vehículos al encontrarse en el seno, círculo o concreta esfera de actividad del

riesgo desplegado<sup>33</sup>.

Una sentencia de Audiencia Provincial ha considerado que la existencia en la calzada de una sustancia deslizante que ocupaba ambos carriles sin que existiera señalización de su presencia ni fuera perceptible dada la lluvia caída en ese momento es una fuerza mayor extraña a la circulación<sup>34</sup>.

### 3.- La intervención de un tercero en las colisiones en cadena

La intervención de tercero, como un peatón u otro vehículo, en la producción del daño tampoco constituye en principio causa de exención de responsabilidad<sup>35</sup>. Son supuestos que encajan dentro del hecho de la circulación, y no tienen efectos exoneradores, sin perjuicio de posibles repeticiones frente a un eventual tercero responsable.

No obstante, en las colisiones en cadena, se observa una línea judicial de las Audiencias Provinciales, que opta por exonerar al conductor que causa el daño corporal por haber sido previamente golpeado por un tercer vehículo. Se declara su falta de responsabilidad y, por ende, no ha de satisfacer indemnización alguna a la víctima, al ser otro vehículo el causante del daño<sup>36</sup>.

En nuestra opinión, la colisión en cadena es un hecho de la circulación que no tiene por sí sólo efectos exoneradores. Sin embargo, por economía procesal, el conductor causante puede ser juzgado y condenado a satisfacer los daños personales causados, al tiempo que se exonera a los demás conductores involucrados. En cambio, si no se imputa la responsabilidad a otro conductor, creemos que el conductor

28 ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, p. 46, identifica el régimen con un sistema de “responsabilidad objetiva atenuada”.

29 BADILLO ARIAS, José Antonio, *La responsabilidad civil...*, *op. cit.*, p. 152, opina que se podría haber sustituido el término “perjudicado” por víctima, pues en caso de fallecimiento no coinciden.

30 SAP Badajoz, Sección 3ª, 21 de julio de 2022 (La Ley 217196/2022).

31 MEDINA CRESPO, Mariano, “Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva”, en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 1, enero 2013, p. 23.

32 Por ejemplo, SAP Murcia, Sección 1ª, 15 de noviembre de 2021 (La Ley 286395/2021), en una colisión en cadena, causada por fuertes vientos, se declara la falta de responsabilidad civil de los conductores implicados.

33 En STS 4 de febrero de 2015 (La Ley 21174/2015), el cruce de una piara de jabalíes provocó la maniobra evasiva de un vehículo que invadió el otro carril, colisionando con otro vehículo que circulaba en sentido contrario, ocasionando la muerte y graves heridas personales a los ocupantes de cada vehículo. El Tribunal Supremo lo considera un caso fortuito y no una fuerza mayor a efectos de exoneración. En el mismo sentido, también STS 14 de mayo de 2014 (La Ley 57413/2014).

34 SAP Asturias, Sección 6ª, 11 de mayo de 2009 (La Ley 137966/2009).

35 AAP Zaragoza, Sección 2ª, 14 de octubre de 2002 (La Ley 169390/2002).

36 SSAP Barcelona, Sección 11ª, 5 de abril de 2002 (La Ley 110465/2022) (daños personales); Sevilla, Sección 6ª, 10 de diciembre de 2015 (La Ley 22676/2015). Para daños materiales, de idéntico planteamiento, también SAP Valencia, Sección 11ª, 7 de junio de 2017 (La Ley 138598/2017).



causante del daño ha de pechar con la responsabilidad civil frente a la víctima por daños personales. Otra solución puede dejar sin indemnización a la víctima, en detrimento de las causas tasadas de exoneración de la LRCSCVM para daños personales.

#### 4.- Indemnización integral de los daños personales si no se prueba el grado de contribución de cada conductor a la causación de los daños

Al no quedar probado el grado de contribución de los conductores a los daños personales resultantes de la colisión recíproca, la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 opta por el resarcimiento pleno de los daños personales, al 100%. Significa que ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la llamada doctrina de las indemnizaciones o condenas cruzadas<sup>37</sup>.

El Tribunal Supremo explica, en la misma sentencia, que algunas Audiencias Provinciales ya habían seguido esta solución anteriormente<sup>38</sup>. Asimismo, el Tribunal Supremo no omite que algunas Audiencias Provinciales habían acogido en varias ocasiones la tesis del resarcimiento proporcional y no íntegro de los daños corporales recíprocos sin culpas probadas, pero la descarta.

La doctrina del resarcimiento pleno de los daños personales en situaciones de incertidumbre de contribución causal ha sido confirmada posteriormente por las sentencias del Tribunal Supremo de 4 de febrero de 2013<sup>39</sup> y de 18 de mayo de 2017<sup>40</sup>, entre otras. Así

37 Vid otra aplicación de esta doctrina en SAP Palma de Mallorca, Sección 5ª, de 17 de octubre de 2017, en Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro, núm. 11, diciembre 2017, p. 50.

38 ARIÑO FUERTES, Joaquín, "Los daños recíprocos...", *op. cit.*, pp. 54-60, destaca especialmente la labor de las Audiencias Provinciales de Asturias y Baleares que, antes de la STS de 10 de septiembre de 2012, habían reconocido la doctrina del resarcimiento pleno de los daños personales y también materiales sin culpas probadas. Aporta también una explicación de los argumentos empleados.

39 La Ley 1519/2013. Se trata de un accidente de circulación ocurrido por la colisión de dos turismos en un cruce de vías urbanas, regulado por semáforos, sin que se haya acreditado si fue el demandante, el que rebasó en fase roja su semáforo o si, por el contrario, quien no lo respetó fue el vehículo asegurado por la demandada.

40 La Ley 48333/2017. Trata sobre una demanda de indemnización por las lesiones sufridas con motivo del accidente

como en numerosas sentencias de Audiencias Provinciales que las citan como precedente a seguir<sup>41</sup>.

Posteriormente, la sentencia de la Sala de lo Civil, Pleno, del Tribunal Supremo, de 27 de mayo de 2019 añade que la doctrina jurisprudencial de las indemnizaciones o condenas cruzadas responde al principio de solidaridad social con las víctimas de accidentes de tráfico, más que a los principios tradicionales de la responsabilidad extracontractual. Si se siguiera otro criterio como el de la indemnización proporcional, *"la consecuencia sería que, en los casos de muerte de uno de los conductores, o de los dos, la indemnización de los perjudicados sufriría una reducción muy considerable, pese a no haberse probado la concurrencia de las únicas causas de exoneración legalmente admisibles, y la efectividad del seguro obligatorio del vehículo causante de la muerte del conductor del otro vehículo quedaría injustificadamente mermada"*.

#### 5.- Inaplicación de la indemnización integral cuando resulte acreditada la contribución de cada conductor a la causación de los daños

La sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 excepciona la aplicación de su solución jurídica de resarcimiento pleno de los daños personales a los casos en que desaparece la incertidumbre sobre cuál ha sido la eficiencia causal de cada conductor en la colisión.

El Alto Tribunal indica que *"ha de afirmarse la recíproca responsabilidad civil por el accidente en la proporción en que cada conductor haya contribuido a causarlo"*<sup>42</sup>. Significa que, si el juez considera probado que un conductor ha contribuido en exclusiva a la causación del daño, deberá condenarle a abonar la totalidad de los daños personales ocasionados.

Si ambos conductores han contribuido al

de circulación ocurrido al colisionar frontalmente en una curva con el demandado, que circulaba en sentido contrario. Los tribunales de instancia no consideraron probado el lugar de la colisión, ni la contribución de cada conductor al siniestro.

41 Por ejemplo, SSAP A Coruña, Sección 6ª, 8 de abril de 2022 (La Ley 121982/2022) y Pontevedra, Sección 1ª, 21 de mayo de 2020 (La Ley 53999/2020)

42 LÓPEZ y GARCÍA DE LA SERRANA, Javier y CALDERÓN PLAZA, Óscar, "Recíproca colisión entre dos vehículos de motor sin prueba de la contribución causal de cada uno de ellos", en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 2, 2013, pp. 30-36.

accidente en un grado cierto y se pueden fijar porcentajes de contribución causal, procede la condena al pago de la indemnización en tal proporción. Por ejemplo, una sentencia de Audiencia Provincial aprecia la concurrencia de contribución causal a la colisión recíproca en un 75% del conductor de una motocicleta por conducción indebida, pues prevalece sobre la conducción no adecuada a las circunstancias ex art. 45 Reglamento General de Circulación del conductor del turismo, pero no cabe apreciar culpa exclusiva de la víctima<sup>43</sup>.

Este régimen especialísimo tampoco es aplicable cuando falta la prueba de los daños que se reclaman judicialmente<sup>44</sup> o falta la prueba

43 SAP Barcelona, Sección 4ª, 19 de julio de 2022 (La Ley 205226/2022). El art. 1.2 LRCSCVM ya prevé la reducción de la indemnización del perjudicado que haya intervenido en la producción de su propio daño, sin que se trate de una culpa exclusiva del mismo. Por ejemplo, la STS de 29 de octubre de 2014 (La Ley 158714/2014) aborda un accidente donde tampoco quedó probada su causa. Sí se estimó probado que el ciclomotor del demandante y el automóvil del demandado colisionaron entre ellos, pero no cuál fue el causante de la colisión. No quedó probado, en consecuencia, que hubiera culpa exclusiva del lesionado, como es exigible para que el recurrente quedara libre de toda responsabilidad. No obstante, el Tribunal Supremo admite la decisión de la Audiencia Provincial de moderar la indemnización, pues el demandante había actuado con una cierta conducta negligente, que influyó en el accidente, pues circulaba llevando a dos personas en el ciclomotor. El Alto Tribunal desestima que no proceda la imputación de responsabilidad, pues esta negligencia no es equivalente a una actuación con culpa exclusiva.

44 SAP Ciudad Real, Sección 1ª, 30 de mayo de 2019 (La Ley

del nexo de causalidad entre la colisión y el empeoramiento de salud del ocupante<sup>45</sup>.

## V.- DAÑOS MATERIALES: SENTENCIA DEL PLENO DE LA SALA DE LO CIVIL, DEL TRIBUNAL SUPREMO, DE 27 DE MAYO DE 2019, Y OTRAS

### 1.- Responsabilidad por riesgo en las colisiones recíprocas con resultado de daños materiales.

La sentencia del Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019, ya citada, constituye la piedra angular del resarcimiento de los daños materiales en colisiones recíprocas sin prueba del grado de culpa de cada conductor. No ha sido confirmada aún por otra sentencia posterior, pero se trata de una sentencia de Pleno del Tribunal Supremo, que viene siendo aplicada con regularidad por las Audiencias Provinciales.

En primer lugar, la existencia de un régimen específico de responsabilidad civil derivado de daños causados con motivo de la circulación es compatible con el tratamiento jurídico diferenciado según la naturaleza de los daños que realiza el art. 1 LRCSCVM. No es lo mismo, de acuerdo con el legislador y como interpreta el Tribunal Supremo, la lesión que

97240/2019), en este caso, daños personales.

45 SAP Ciudad Real, Sección 1ª, 16 de diciembre de 2021 (La Ley 321032/2021)



sufre el ocupante de un vehículo o un peaton que los daños materiales en los vehículos o en otros bienes. Este régimen también se aplica a daños materiales resultantes de las colisiones recíprocas entre vehículos.

En particular, para los daños materiales, el art. 1.1 párrafo tercero LRCSCVM añade que *“En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”*.

El cambio fue sustancial. La sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2008 mantuvo la anterior doctrina jurisprudencial sobre la neutralización de presunciones de culpabilidad en las colisiones recíprocas de vehículos con resultado de daños materiales. De manera, que la inversión de la carga de la prueba no operaba en los accidentes de circulación por colisión de vehículos y resultado de daños materiales<sup>46</sup>. No se presumía la culpa del conductor del otro vehículo, por lo que quedaba exonerado si la parte perjudicada no logra probar la culpa o negligencia del otro conductor. También las Audiencias Provinciales, de forma mayoritaria, desestimaban las pretensiones resarcitorias de daños materiales por colisiones recíprocas deducidas cuando la

<sup>46</sup> Así, la STS de 20 de diciembre de 1997 (*La Ley 590/1998*), con cita otras sentencias previas.

culpa del conductor de la contraparte quedaba sin probar<sup>47</sup>.

## 2.- Prueba de haber actuado con diligencia para quedar exonerado de responsabilidad

La sentencia del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 2012 cambió esta interpretación y desautorizó la aplicación de la neutralización de presunciones de culpabilidad en las colisiones recíprocas, también para determinar la responsabilidad civil por daños materiales o en los bienes. En concreto, indica que: *“la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del art. 1902 CC (art. 1.1 párrafo tercero LRCSCVM) comporta que la responsabilidad por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de éste, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción”*<sup>48</sup>.

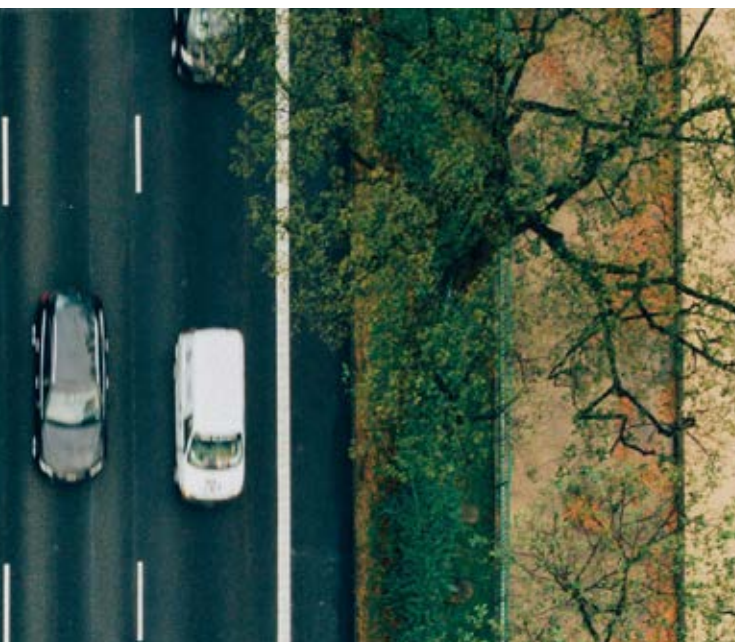
Obsérvese como el Tribunal Supremo, respetando la aplicación del art. 1902 CC por el llamamiento que al mismo hace el art. 1.1 párrafo tercero LRCSCVM, dispone la inversión de la carga de la prueba.

Se reconoce así en los casos de colisiones a vehículos con daños materiales la aplicación de la tradicional presunción de culpabilidad del conductor causante del daño y la inversión de la carga de la prueba en su contra, de forma que habrá que probar que actuó con plena diligencia. Si el conductor demandado acredita en forma suficiente para el tribunal que actuó con diligencia, el daño material ocasionado en la colisión recíproca entre vehículos no le será imputable. Tampoco cuando acredite la culpa exclusiva del perjudicado<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> MEDINA CRESPO, Mariano, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, p. 29.

<sup>48</sup> ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos...”, *op. cit.*, p. 47, identifica este régimen con un “sistema de responsabilidad subjetiva objetivada”.

<sup>49</sup> DE DIOS DIOS, Miguel Ángel, “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, en *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, núm. 10, noviembre 2012, p. 24, analiza en detalle los dos criterios que de forma reiterada se aplican para exonerar de responsabilidad por la jurisprudencia: que la conducta culpable de la víctima sea la única y exclusiva generadora del daño y que la conducta de la persona, a quien se reclama la indemnización, sea enteramente irreprochable. Vista la falta de definición objetiva de la conducta diligente, habrá de examinarse en atención a las circunstancias del caso.



### 3.- Indemnización de la mitad de los daños materiales si no hay prueba del grado de culpa de cada conductor

La analizada sentencia del Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 aborda específicamente el tema del importe de la indemnización debida por daños materiales causados en una colisión entre vehículos sin culpas probadas.

En particular, un taxi y un vehículo de emergencias del Servicio de Urgencia Médica de la Comunidad de Madrid (Summa-112) colisionaron frontalmente en Madrid, en un cruce regulado por semáforos. El taxi era conducido por un empleado y estaba asegurado por MMT. El vehículo del Summa-112 llevaba al conductor y a una doctora como ocupantes; era propiedad de una empresa de *renting* y estaba asegurado por Reale Seguros Generales S.A.

El conductor y la ocupante del vehículo Summa-112 sufrieron lesiones personales, a resultas de los cuales se siguió contra el conductor del taxi un juicio de faltas, recayendo sentencia absolutoria. En sus hechos probados, se indicó que no quedaba acreditada la fase semafórica. En la fundamentación jurídica, se estimó que no se había podido destruir la presunción de inocencia por falta de prueba de que el conductor del taxi incurriera en negligencia por no respetar la preferencia de paso. A continuación, se dictó acto ejecutivo fijando la cuantía máxima que podían reclamar los lesionados.

Posteriormente, el propietario del taxi y su aseguradora MMT demandaron al conductor del vehículo Summa-112, a la empresa de propietaria del vehículo y a su aseguradora Reale. Reclamaban una indemnización de 17.655,32 euros por los daños y perjuicios materiales sufridos, desglosados en 6.914,92 euros a la aseguradora por la reparación del vehículo y 10.740,4 euros al propietario del taxi por el lucro cesante derivado de su paralización, más intereses (que en el caso de la aseguradora Reale debían ser los del art. 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, LCS) y costas.

El Juzgado de Primera Instancia núm. 12 de Madrid dictó sentencia de 13 de mayo de 2015, por la que estimó parcialmente la demanda y condenó a los demandados a pagar solidariamente: a) al propietario del taxi el importe de 6.444,024 euros, con un interés a cargo de la aseguradora Reale conforme

al art. 20 LCS; b) a la aseguradora MMT, la cantidad de 6.914,92 euros más el interés legal de esa suma desde la fecha de la interpelación judicial; y, c) sin expresa condena en costas. El Tribunal Supremo sintetiza las razones de esta condena en primera instancia de la siguiente forma. En primer lugar, no quedó probada la fase semafórica y si el vehículo Summa-112 llevaba encendidos o no los dispositivos acústicos y luminosos. En segundo lugar, el Juzgado entiende que la responsabilidad civil automovilística se funda en el principio objetivo de la creación del riesgo, de modo que opera una inversión de la carga de la prueba, que comporta que conductor del vehículo causante del daño material responde si no puede acreditar que actuó con plena diligencia. En tercer lugar, la falta de acreditación por parte del conductor demandado de que actuó con plena diligencia permite declarar la responsabilidad solidaria de los demandados.

Los tres codemandados (el conductor del vehículo Summa-112, el propietario del mismo y la aseguradora Reale), que hasta entonces había litigado por separado, presentaron conjuntamente recurso de apelación. La Audiencia Provincial de Madrid dictó sentencia de 17 de junio de 2016, por el que estima el recurso de apelación, desestima la demanda interpuesta y absuelve a los demandados de los pedimentos de los actores. Impone las costas de primera instancia a los demandantes y no hace expresa imposición de costas de la alzada. El Tribunal Supremo expone las razones de esta absolución por parte de la Audiencia Provincial de Madrid. En primer lugar, el presente caso es de responsabilidad civil extracontractual, regida por el art. 1902 CC, que exige la concurrencia del daño, culpa y relación causal. En segundo lugar, no se aprecia la relación de causalidad entre los daños sufridos y la mecánica de los hechos, ni puede concretarse la imputación de conducta alguna al conductor del vehículo de la demandada, tampoco puede haber reproche culpabilístico de la conductora ante las diversas versiones contradictorias sobre los mismos hechos.

El propietario del taxi y su aseguradora presentaron recurso de casación por interés casacional y recurso extraordinario por infracción procesal. En relación a este último, el Tribunal Supremo lo desestima por pretender una nueva valoración de la prueba y plantear cuestiones no estrictamente procesales. El Alto Tribunal considera que de la prueba del tribunal sentenciador se desprende que la colisión se debió a la culpa de alguno de los conductores

por no haber respetado el semáforo en rojo que le imponía detenerse, o tal vez por la culpa de los dos por no haber respetado ambos su correspondiente semáforo.

Respecto al recurso de casación, el Tribunal Supremo justifica el interés casacional en la oposición de la sentencia recurrida de la Audiencia Provincial de Madrid a la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo por la sentencia de 10 de septiembre de 2012, de Pleno, y de 4 de febrero de 2013, aplicable a casos como el presente de colisión entre vehículos sin prueba de la contribución causal de los respectivos conductores a la causación del daño. Admitida por el Tribunal Supremo la incertidumbre sobre la causa del accidente, el Alto Tribunal recuerda que no puede proceder a valorar nuevamente las pruebas.

En primer lugar, la STS de 27 de mayo de 2019 justifica la condena al causante del daño en base a la inversión de la carga de la prueba. Indica que la remisión que hace el art. 1.1, párrafo tercero, LRCSVM, a “*lo dispuesto en esta Ley*” y el principio de responsabilidad objetiva fijado en el art. 1.1 de la misma Ley, “*justifican la inversión de la carga de la prueba, como declaró la citada sentencia de pleno de 2012, solución coherente a su vez con la ampliación de la cobertura del seguro obligatorio a los daños en los bienes desde el Real Decreto Legislativo 1301/1986*”.

Por consiguiente, 1º La carga de la prueba de su falta de culpa pesa sobre el demandado; y, 2º Queda acreditado que los tribunales de instancia declaran que no se ha probado la causa del accidente, ni las culpas respectivas de los intervinientes, sin que quepa al Tribunal Supremo llevar a cabo una nueva valoración de la prueba.

A la vista de lo anterior, el Tribunal Supremo contempla tres escenarios o soluciones jurídicas posibles:

1) *Que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo.* Recordemos que esta opción es la vigente en materia de daños personales por la propia jurisprudencia del Tribunal Supremo desde la citada sentencia de 10 de septiembre de 2012, con arreglo a la doctrina de las indemnizaciones o condenas cruzadas<sup>50</sup>.

<sup>50</sup> En la doctrina, a favor de esta opción, MONTERROSO CASADO, Esther, *Responsabilidad por accidentes...*, op. cit., pp. 188-189, mantiene que, cuando no exista prueba de haber actuado sin culpa, debería resarcir íntegramente los da-

2) *Que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo.* Esta opción no es realmente valorada por el Tribunal Supremo, sólo mencionada. Es contraria a la interpretación jurisprudencial a partir de la sentencia del Tribunal Supremo de 16 de diciembre de 2008. Volver a la doctrina de la neutralización de responsabilidades, propia de la interpretación jurisprudencial anterior, sería contrario al principio de responsabilidad por riesgo en la circulación de vehículos a motor, conforme a la jurisprudencia del propio Tribunal.

3) *Que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%*<sup>51</sup>. Ésta es, por confrontación con la del resarcimiento pleno (al 100%), por la que se decanta el Tribunal Supremo<sup>52</sup>. La considera la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos a motor, pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de la indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese podido probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión, pero sin que exista prueba al respecto<sup>53</sup>.

En base a lo anterior, el Tribunal Supremo casa la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid. También revoca la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Madrid, en el sentido de: 1º Reducir en un 50% el importe de las indemnizaciones acordadas por daños al vehículo y por lucro cesante); y, 2º Sustituir

ños personales y materiales causados al contrario. Ello es consecuencia del principio de inversión de la carga de la prueba que rige en el principio de responsabilidad objetiva. No es lo mismo, afirma, que exista culpa demostrada que no exista prueba de la misma, pues si no consta la culpa, sería sancionar a un inocente no reconociéndole la indemnización íntegra.

<sup>51</sup> MEDINA CRESPO, Mariano, *Responsabilidad civil...*, op. cit., p. 187, considera esta opción la más adecuada tanto para daños personales como materiales. BADILLO ARIAS, José Antonio, *La responsabilidad civil...*, op. cit., p. 164, considera el reparto al 50% como la solución más proporcional y justa, encajando su argumentación en el art. 1 LRCSVM y pareciendo razonable presumir la concurrencia de cada uno de los dos conductores en un 50% de los daños del otro.

<sup>52</sup> Posteriormente, en el mismo sentido, SSAP Badajoz, Sección 3ª, 21 de julio de 2022 (cit.), Barcelona, Sección 1ª, 18 de julio de 2022 (La Ley 186100/2022)

<sup>53</sup> También SAP Madrid, Sección 25ª, 15 de julio de 2022 (La Ley 209395/2022).

el interés del art. 20 LCS por el interés legal desde la interpelación judicial, ya que la falta de satisfacción de indemnizaciones se considera justificada en este caso a falta de un criterio jurisprudencial consolidado.

En la práctica forense, son muy numerosas las aplicaciones por las Audiencias Provinciales de la doctrina del resarcimiento de la mitad de los daños materiales resultantes de colisiones recíprocas sin prueba de la culpa de cada conductor. Una sentencia, por ejemplo, indica que el deber de indemnizar surgirá, recíprocamente siempre que no se haya acreditado que la conductora causante del daño obró con total diligencia en la conducción. Señala que como dicha prueba no se ha producido, y al no poderse individualizar ni repartir proporcionalmente la participación causal, deberá indemnizar al perjudicado, junto con su aseguradora ex artículo 76 de la LCS, en la cuantía del daño reconocida, *“y con aplicación de un porcentaje del 50% de la diferencia”*<sup>54</sup>.

Otras sentencias donde se reclaman conjuntamente daños personales y materiales al mismo tiempo, reconocen la indemnización del 50% de los daños materiales y el 100% de las lesiones personales, con arreglo a las doctrina de las condenas cruzadas<sup>55</sup>.

En conclusión, en colisiones recíprocas con daños materiales, ambos conductores están sujetos a la presunción de culpa. Si no quedan enervadas, se trata de un supuesto de concurrencia de presunciones de culpa, que se traduce en que nos encontremos ante un supuesto de culpas concurrentes, de suerte

54 SAP Barcelona, Sección 19ª, de 12 de junio de 2019 (La Ley 81028/2019),

55 SAP Barcelona, Sección 13ª, 13 de mayo de 2022 (La Ley 129111/2022). Una aplicación de daños materiales resarcidos al 50% al perjudicado cuando la prueba practicada no confirma culpa de cada conductor, en SAP Córdoba, Sección 1ª, 29 de junio de 2022 (La Ley 193796/2022). También SAP Cádiz, Sección 2ª, 6 de junio de 2022 (La Ley 203602/2022), que además exime a la aseguradora del pago de los intereses moratorios del art. 20 LCS, pues había dudas sobre la forma de ocurrir el siniestro y la propia responsabilidad civil de su asegurado. En SAP Jaén, Sección 1ª, 18 de mayo de 2022 (La Ley 189498/2022) “el demandado debe asumir la indemnización de los daños del vehículo del actor en un 50%”. También en SAP Santander, Sección 2ª, 9 de mayo de 2022 (La Ley 104795/2022). SAP Tarragona, Sección 3ª, 28 de abril de 2022 (La Ley 128410/2022), reconoce el 100% de las lesiones pero deja sin efecto la sentencia de instancia para sólo reconocer la responsabilidad por el 50%. SAP Vizcaya, Sección 5, 7 de marzo de 2022 (La Ley 173015/2022), determina no la desestimación de la demanda sino que la parte demandada deba responder del 50% de los daños causados,

que, según la doctrina jurisprudencial, cada conductor ha de indemnizar al otro en la mitad de los daños materiales producidos<sup>56</sup>.

#### 4.- Inaplicación de la indemnización de la mitad de los daños materiales cuando resulte acreditado el grado de culpa de cada conductor

Las sentencias del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 y de 27 de mayo de 2019, ambas de Pleno, indican que cuando hay *“concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados”*, cada uno es artífice del riesgo creado por la conducción de su vehículo. Corresponde al juzgador determinar a cuál de los dos conductores corresponde la eficiencia causal en la producción del daño o si ésta debe ser distribuida proporcionalmente entre ambos por haber actuado concurrentemente.

En la práctica, va a suponer una compensación incompleta de los daños materiales sufridos, por haber entendido que el causante no es el único responsable de los mismos. Por ejemplo, si el tribunal fija en un porcentaje del 80% la responsabilidad del conductor demandado, esta deberá aplicarse al fijar las cuantías indemnizatorias<sup>57</sup> y, por ende, supondrá una indemnización no completa del perjudicado.

Asimismo, si la culpa corresponde en exclusiva a un conductor, éste debe pechar con la responsabilidad íntegra. Es el caso de las sentencias que desestiman la demanda de indemnización, por entender que fue el demandante el único culpable de la colisión y nada debe resarcir el demandado<sup>58</sup>.

## VI.- CONCLUSIONES

56 VELA TORRES, Pedro-José, “Reclamación de daños materiales producidos en accidente de circulación”, en *Diario La Ley*, N° 9470, Sección Comentarios de jurisprudencia, 4 de Septiembre de 2019, ap. VI.

57 Por ejemplo, SAP Madrid, Sección 8ª, 15 de julio de 2022 (La Ley 209612/2022), que fija en un porcentaje del 80% de responsabilidad del conductor demandado, que deberá aplicarse al fijar las cuantías indemnizatorias

58 STS de 10 de marzo de 2020 (La Ley 80110/2020), que desestima responsabilidad por daños personales y materiales del conductor que no frenó a tiempo y sufrió daños al impactar con el vehículo de delante. También SAP Barcelona, Sección 13, 6 de mayo de 2022 (La Ley 127606/2022), por ejemplo, desestima la demanda de indemnización, por entender que fue el demandante el único culpable de la colisión y nada debe resarcir el demandado.

1ª El análisis del Derecho positivo español aplicable a la colisión recíproca de vehículos a motor sin prueba del grado de contribución causal o de la culpa de cada conductor revela importantes lagunas, que lo hacen ineficiente para aportar seguridad jurídica en un tema de tanta transcendencia social y humana como es la circulación viaria. El legislador no ha querido o podido regular con normas escritas y han sido los tribunales los que han debido suplir la laguna, a través de sentencias de Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (art. 1.6 Código Civil). Los criterios jurisprudenciales no pueden suplir las preceptivas normas de Derecho positivo, resultantes del debate parlamentario y democrático. Asimismo, aún siendo criterios jurisprudenciales estables en el tiempo (desde 2012, para daños personales; y desde 2019, para daños materiales), se observa su inaplicación en algunas instancias inferiores. En conclusión, el peatón no es el único dañado en la circulación viaria, pues también lo son los conductores y ocupantes en colisiones recíprocas y merecen una solución legislativa. En caso de duda sobre el porcentaje de contribución de cada conductor al siniestro, que sean las normas jurídicas escritas (art. 1.1 Código Civil) las que convaliden o cambien los criterios jurisprudenciales del Tribunal Supremo.

Dado que la mayor parte de estos daños están cubiertos por seguros obligatorios de responsabilidad civil, así como seguros voluntarios de accidentes personales y del vehículo, los consumidores de seguros y los aseguradores están en la mejor posición para participar en este proceso legislativo de reforma de la LRCSCVM para que incluya normas específicas sobre la colisión recíproca entre vehículos cuando falta la prueba de cómo ocurrió el accidente.

2ª La vigente jurisprudencia del Tribunal Supremo distingue entre los daños personales y los daños materiales resultantes de colisiones recíprocas entre vehículos a motor sin prueba de la culpa o de la contribución causal de cada vehículo al accidente. Para la indemnización de los daños personales, si no hay prueba de la contribución causal de cada conductor implicado, se impone el resarcimiento integral, al 100%, de los daños personales acreditados. Para los daños materiales, si falta la prueba del grado de culpa de cada conductor, procede la indemnización a mitad, al 50%, de los daños materiales, lo que en la práctica supone una reducción y, por ende, una satisfacción incompleta de los daños sufridos.

3ª. Igualmente de interés es identificar los supuestos en que NO se aplica este régimen especialísimo de la falta de prueba del grado de contribución causal o culpa del conductor a la colisión recíproca.

Primero, cuando sí sea posible para el juzgador fijar un grado o porcentaje de eficiencia causal o culpa del conductor agente del daño, tal régimen es inaplicable.

Segundo, tampoco es de aplicación cuando el mismo conductor no sea en absoluto responsable civil de dichos daños, por haber probado la diligencia en caso de hipótesis de daños materiales o por haber probado una de las causas legales de exoneración por daños personales: culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor externa a la circulación o funcionamiento del vehículo, conforme a la LRCSCVM. O por haber probado la culpa de un tercero en las colisiones en cadena, conforme a una línea interpretativa judicial.

Sobre esta última interpretación judicial, manifestamos nuestras reservas. La colisión en cadena sirve para exonerar al conductor causante del daño material que prueba su falta de culpa. Sin embargo, no cabe en el tenor literal de la Ley para los daños personales. Es arriesgada, pues puede dejar sin indemnización a los lesionados. El riesgo de que el auténtico responsable no compadezca o sea insolvente ha de recaer sobre el conductor causante del daño, por ser la colisión en cadena un hecho de la circulación. En conclusión, la culpa del tercero no nos parece oponible a la víctima de daños personales, salvo que en el mismo juicio se declare la responsabilidad del causante último del daño personal. Si es así, no hay inconveniente en exonerar por economía procesal al causante del daño personal, pero no responsable de la colisión en cadena.

Tercero, cuando no queden acreditados los daños materiales o personales o el nexo de causalidad entre la colisión recíproca y los daños invocados, este régimen especialísimo no es aplicable.

## VII.- BIBLIOGRAFÍA

ARIÑO FUERTES, Joaquín, “Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial”, en *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 33, primer trimestre 2010, págs. 45-62.

BADILLO ARIAS, José Antonio, *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

BLASCO GASCÓ, Francisco de Paula, "Determinación de la responsabilidad civil en supuestos de colisión recíproca de vehículos", *Revista jurídica de la Comunidad Valenciana*, núm. 72, 2019, págs. 79-92.

DE DIOS DIOS, Miguel Ángel, "Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación", en *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, núm. 10, noviembre 2012, pp. 6-28.

GARNICA MARTÍN, Juan F., "Inversión de la carga de la prueba y enjuiciamiento de los daños recíprocos sin prueba de culpa en la responsabilidad civil del automóvil (Crítica a una jurisprudencia equivocada)", en *Diario La Ley*, Sección Doctrina, 1999, Ref. D-308, tomo 6.

HURTADO YELO, Juan José, "El resarcimiento proporcional en la colisión recíproca (Análisis de la STS Sala 1ª, Sección 1ª, 312/2017, de 18 de mayo)", EN *TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL*, NÚM. 220, SEPTIEMBRE DE 2107.

MAGRO SERVET, Vicente, "Colisión recíproca de vehículos sin prueba eficaz sobre incidencia causal de algunos de los conductores. Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 10 de septiembre de 2012", *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 173, mayo 2013, pp. 7-12.

LÓPEZ y GARCÍA DE LA SERRANA, Javier y CALDERÓN PLAZA, Óscar, "Recíproca colisión entre dos vehículos de motor sin prueba de la contribución causal de cada uno de ellos", en *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, núm. 2, 2013, pp. 30-36.

MEDINA CRESPO, Mariano, "Los daños recíprocos sin culpas probadas en la jurisprudencia de la sala 1ª del Tribunal Supremo", en *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, núm. 5, mayo 2010, pp. 27-41.

MEDINA CRESPO, Mariano, "Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva", en *Revista de Responsabilidad civil, Circulación y Seguro*, núm. 1, enero 2013, pp. 6-29.

MEDINA CRESPO, Mariano, *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, Comares, Granada, 1996.

MONTERROSO CASADO, Esther, *Responsabilidad por accidentes de la circulación. La concurrencia de causas*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2009.

MONTERROSO CASADO, Esther, "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos", en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 781, 2020, pp. 3188-3205.

PEÑA LÓPEZ, Fernando, 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", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 46, 2013, pp. 9-22.

REGLERO CAMPOS, Luis Fernando, *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio, 2ª ed.*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2007.

SÁINZ-CANTERO, Mª Belén y PÉREZ, Fátima, *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor (Conforme al nuevo texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, RDLEG 8/2004, de 29 de octubre)*, 2ª, ed., Comares, Granada, 2006.

SIERRA NOGUERO, Eliseo, "Doctrina jurisprudencial sobre colisiones recíprocas entre vehículos sin prueba de la causa del accidente", en *Revista Española de Seguros*, núm. 178, abril-junio 2019, pp. 111-129.

VELA TORRES, Pedro-José, "Reclamación de daños materiales producidos en accidente de circulación", en *Diario La Ley*, Nº 9470, Sección Comentarios de jurisprudencia, 4 de Septiembre de 2019.