



Roj: **STS 283/2023 - ECLI:ES:TS:2023:283**

Id Cendoj: **28079110012023100078**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **23/01/2023**

Nº de Recurso: **2526/2019**

Nº de Resolución: **60/2023**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **JOSE LUIS SEOANE SPIEGELBERG**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 60/2023

Fecha de sentencia: 23/01/2023

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 2526/2019

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 17/01/2023

Ponente: Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg

Procedencia: AUD. PROVINCIAL DE A CORUÑA, SECCIÓN 3.ª

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Ignacio Andrés Sánchez Guiu

Transcrito por: EAL

Nota:

CASACIÓN núm.: 2526/2019

Ponente: Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Ignacio Andrés Sánchez Guiu

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 60/2023

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Francisco Marín Castán, presidente

D.ª M.ª Ángeles Parra Lucán

D. José Luis Seoane Spiegelberg

En Madrid, a 23 de enero de 2023.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por D. Gabino , representado por la procuradora D.ª Carolina Fernández Díaz, bajo la dirección letrada de D. Aquilino Yáñez de Andrés, contra la sentencia n.º 110/2019, dictada por la Sección 3.ª de la Audiencia Provincial de A Coruña, en el recurso de apelación n.º



471/2018, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario n.º 98/2018, del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Ferrol. Ha sido parte recurrida Pelayo Mutua de Seguros, representada por el procurador D. Luis Couce Vidal.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia*

1.- La procuradora D.ª Carolina Fernández Díaz, en nombre y representación de D. Gabino , interpuso demanda de juicio ordinario contra Pelayo, Mutua de Seguros, en la que solicitaba se dictara sentencia:

"[...] por la que se estime la demanda y se condene a la demandada PELAYO, MUTUA DE SEGUROS a indemnizar al demandante DON Gabino , en el importe de los daños y perjuicios causados a resultas del accidente de tráfico referido, mediante el pago de la suma de veinticuatro mil cincuenta y cuatro euros y noventa y ocho céntimos (24.054,98 €), o la que en su caso corresponda, con sus correspondientes intereses desde la fecha del siniestro y hasta la del pago efectivo; así como los gastos y costas de la reclamación".

2.- La demanda fue repartida al Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Ferrol y se registró con el n.º 98/2018. Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de la parte demandada.

3.- El procurador D. Luis Couce Vidal, en representación de Pelayo Mutua de Seguros, contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba al juzgado:

"[...] dicte en su día sentencia que desestime la demanda absolviendo a mi representada de lo pedido en la misma".

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, el Magistrado-juez del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Ferrol dictó sentencia de fecha 25 de septiembre de 2018, con la siguiente parte dispositiva:

"Debo desestimar y desestimo la demanda presentada por don Gabino contra la entidad PELAYO, con imposición de las costas causadas a la segunda (sic) al actor".

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia*

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de D. Gabino .

2.- La resolución de este recurso correspondió a la sección 3.ª de la Audiencia Provincial de La Coruña, que lo tramitó con el número de rollo 471/2018, y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia en fecha 15 de marzo de 2019, cuya parte dispositiva dispone:

"FALLAMOS:

"1º.- Desestimar el recurso de apelación interpuesto en nombre del demandante don Gabino , contra la sentencia dictada el 25 de septiembre de 2018 por el Ilmo. Sr. Magistrado-Juez del Juzgado de Primera Instancia número 4 de Ferrol, en los autos del procedimiento ordinario seguidos con el número 98-2018, y en el que es demandada "Pelayo Mutua de Seguros y Reaseguros a Prima Fija".

"2º.- Confirmar la sentencia apelada.

"3º.- Imponer al apelante don Gabino las costas devengadas por su recurso de apelación".

TERCERO.- *Interposición y tramitación del recurso de casación*

1.- La procuradora D.ª Carolina Fernández Díaz, en representación de D. Gabino , interpuso recurso de casación.

El motivo del recurso de casación fue:

"Infracción por aplicación indebida o, en su defecto, por interpretación errónea del art. 1 de la Ley 8/04, Texto Refundido modificado por la Ley 35/15 de 22 de septiembre sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en relación a los arts. 76 I), 23.1, 26 y 53 del Texto Refundido de la Ley del Tráfico, aprobado por Decreto Legislativo 6/15 de 30 de octubre".

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 22 de septiembre de 2021, cuya parte dispositiva es como sigue:



"1º) Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de D. Gabino contra la sentencia dictada con fecha 15 de marzo de 2019 por la Audiencia Provincial de La Coruña, Sección Tercera, en el rollo de apelación nº 471/2018, dimanante del juicio ordinario nº 98/2018 del Juzgado de Primera Instancia nº 4 de Ferrol.

"2º) Abrir el plazo de veinte días, a contar desde la notificación de este auto, para que la parte recurrida formalice por escrito su oposición al recurso. Durante este plazo las actuaciones estarán de manifiesto en la Secretaría.

"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 483.5 de la LEC contra la presente resolución no cabe recurso alguno".

3.- Transcurrido el plazo concedido a la parte recurrida para que formalizara su oposición, sin haberlo hecho, quedó el presente recurso de casación pendiente de vista o votación y fallo.

4.- Por providencia de 2 de diciembre de 2022 se nombró ponente al que lo es en este trámite y se acordó resolver el recurso sin celebración de vista, señalándose para votación y fallo el 17 de enero del presente, fecha en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Antecedentes relevantes*

A los efectos decisorios del presente recurso partimos de los siguientes antecedentes relevantes.

1º.- *El objeto del proceso*

El proceso versa sobre las consecuencias civiles derivadas de un hecho de la circulación, que tuvo lugar sobre las 15.30 horas del día 16 de octubre de 2016, en el punto kilométrico 1,135 de la carretera DP-402 (Ares-Chanteiro), término municipal de Ares (A Coruña), como consecuencia de la colisión del turismo Renault Megane, matrícula W-....-KG, asegurado en la entidad Pelayo Mutua de Seguros y Reaseguros a Prima Fija S.A., con la motocicleta Hyosung 0646 FCV, conducida por el actor D. Gabino, que resultó lesionado.

2º.- *El proceso en primera instancia*

El Sr. Gabino presentó demanda contra la referida compañía aseguradora, en la que postuló ser resarcido económicamente por el daño corporal sufrido con la indemnización de 24.054,98 €, o la que, en su caso, corresponda, con los intereses desde la fecha del siniestro y hasta el pago efectivo, acompañando a la demanda informe pericial sobre las lesiones y secuelas padecidas.

La demanda se fundamentó en lo dispuesto en los artículos 1 y 7 del 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, modificado por Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

El conocimiento de la demanda correspondió al Juzgado de Primera Instancia nº 4 de Ferrol, que la tramitó por los cauces del juicio ordinario 98/2018, con la oposición de la compañía aseguradora, que entendió que la colisión se produjo por culpa exclusiva de la víctima, por lo que interesó su absolución o, en su caso, la estimación de una concurrencia de culpas.

Posteriormente, en la audiencia previa, la compañía demandada no cuestionó el informe pericial médico presentado por el demandante, que expresamente aceptó; por consiguiente, se declaró fuera de la controversia el alcance de las lesiones sufridas por el actor, y, de esta forma, la cuestión litigiosa quedó circunscrita a la determinación de la conducta causante del daño.

Seguido el proceso, por todos sus trámites, se dictó sentencia por el juzgado, en la que desestimó la demanda al apreciar la culpa exclusiva de la víctima. Contra dicha decisión se interpuso por el lesionado recurso de apelación.

3º.- *El proceso en segunda instancia*

El conocimiento del recurso correspondió a la sección tercera de la Audiencia Provincial de A Coruña que dictó sentencia confirmatoria de la pronunciada por el juzgado.

A tal efecto, tras descartar la aplicación de la doctrina de la sentencia del pleno de esta Sala 536/2012, de 10 de septiembre, puesto que no nos encontramos ante un supuesto de incertidumbre causal sobre la forma en que se desarrollaron los hechos, el tribunal provincial consideró que la causa material, directa y eficiente del daño corporal sufrido radicó en la conducta del motorista lesionado, apreciando la excepción de culpa exclusiva.



Se fundamentó, para obtener tal conclusión, en el atestado levantado por la guardia civil de tráfico, que entendió que la causa de la colisión tuvo su origen en la velocidad inadecuada del motorista para el tipo de carretera y tramo curvo por el que circulaba, todo ello unido a una conducción poco atenta evidenciada en el hecho de tardar en accionar el sistema de frenado, puesto que dejó una huella de tal clase de 7 metros y, desde la salida del stop hasta el lugar de la colisión, hay unos 35 metros de distancia. La sorpresa a la que se refiere el atestado no debe ponerse en relación con una maniobra inadecuada del conductor del turismo, sino con la falta de atención del demandante, puesto que si circulase a velocidad más reducida hubiera podido evitar el choque cuando el automóvil pretendía girar a la izquierda para entrar en una vivienda.

También destacaron los agentes actuantes, continua el razonamiento de la audiencia, que el automovilista realizó correctamente el stop, y que dicha incorporación a la calzada principal nada tuvo que ver con el posterior siniestro. El motorista reconoció haber visto al automóvil cuando salía de la intersección a una distancia de unos 70 metros. Y el automóvil recorrió 35 metros por esta calzada antes de querer girar a la izquierda. La prueba está en que si el automóvil hubiese seguido circulando no se habría producido la colisión. La causa exclusiva del siniestro fue una velocidad inadecuada del motorista que no le permitió detenerse en el espacio visible cuando traza la curva.

4º.- Recurso de casación

Contra dicha sentencia se interpuso por la parte actora el presente recurso extraordinario de casación.

SEGUNDO.- Examen del motivo único del recurso de casación

El recurso de casación se formuló por interés casacional, por aplicación indebida o, en su defecto, por interpretación errónea del art. 1 de la Ley 8/2004, Texto Refundido modificado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en relación a los arts. 76 I), 23.1, 26 y 53 del Texto Refundido de la Ley del Tráfico, aprobado por Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre. Y se citó como jurisprudencia infringida la dimanante de las sentencias de 5 de marzo de 1976; 768/2010, de 26 de noviembre y 312/2017, de 18 de mayo.

En el desarrollo del recurso se mantuvo, en síntesis, que las dos maniobras de incorporación a la vía preferente y parada para girar a la izquierda, tras una curva, son de concatenación casi simultánea, de manera que el conductor del turismo, si su intención era detenerse para introducirse en una propiedad, no se cercioró debidamente de si podía acceder a la vía principal dada la proximidad con la que circulaba la motocicleta.

Por todo ello, no fue el motorista, exclusivamente, el único culpable del siniestro, con lo que su pretensión indemnizatoria debería ser aceptada en todo o, subsidiariamente, en parte, caso de apreciarse concurrencia de culpas.

TERCERO.- La responsabilidad por riesgo derivada de la circulación de vehículos de motor

La teoría del riesgo, como fundamento de la responsabilidad civil, nace al socaire del desarrollo técnico. Surge de la utilización de ciertos instrumentos de progreso cuya puesta en funcionamiento constituye una indiscutible fuente de potenciales peligros. Las personas no tienen otra opción que soportar dichos avances tecnológicos, de forma más o menos complaciente o incluso participativa, por los beneficios y ventajas que producen. Son, por ello, socialmente tolerados, y el ordenamiento jurídico no brinda una acción para vedarlos o prohibirlos, evitando que el potencial riesgo que encierran se convierta en un real siniestro. Se establecen, entonces, específicos remedios legales para resarcir el daño que causen bajo el sometimiento, incluso, al régimen del aseguramiento obligatorio. Dentro de estas actividades se encuentran las derivadas de la circulación de vehículos de motor.

En este sentido, la STC 181/2000, de 28 de julio, señala que:

"Sin duda, uno de esos sectores en el que el progreso social ha requerido un giro decisivo en la forma de entender el Derecho común de la responsabilidad civil, hasta provocar una cierta crisis del concepto tradicional, ha sido el de la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados por la circulación de vehículos a motor. Un ámbito que en la actualidad se estructura fundamentalmente a partir de un principio de socialización del riesgo, lo que ha exigido, al menos parcialmente, una inevitable superación del modelo de responsabilidad subjetiva basado exclusivamente en la culpa (reproche culpabilístico), para incorporar otras fórmulas jurídicas, como la del aseguramiento obligatorio, la creación de fondos de garantía o la supervisión pública de ciertas actividades vinculadas con el sector, 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".

Bajo el contexto expuesto, de socialización del daño, la primera norma que abordó la regulación de la responsabilidad civil, en este sector de la actividad humana, fue la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso



y Circulación de Vehículos de Motor, cuya entrada en vigor se aplazó, no obstante, más de tres años, la cual señalaba en su exposición de motivos que:

"El constante aumento del tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor; el progreso y perfeccionamiento ininterrumpido de la técnica automovilística y las necesidades de la vida moderna han provocado una situación de hecho que constituye una seria preocupación para los Gobiernos de todos los países ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional".

Y dentro de los objetivos, que inspiraron la redacción de dicha Ley, se hace referencia en el referido preámbulo:

"El Título III regula la responsabilidad civil y el seguro obligatorio. El resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima se busca a ultranza, pero en su propio campo y con pleno fundamento jurídico, como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la Ley, en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor".

Con tal finalidad, se redactó el art. 39 de la precitada disposición general que norma:

"El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos".

El contenido de dicha disposición normativa fue derogado en parte, concretamente sus títulos I y II, y recogido en el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, objeto igualmente de importantes reformas, como las llevadas a efecto por el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario, así como la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Tras nuevas reformas, y el impacto derivado de la STC 181/2000, de 29 de junio, se promulgó 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, que fue objeto, a su vez, de otras reformas por leyes 21/2007, de 11 de julio, 18/2009, de 3 de noviembre, 21/2011, de 26 de julio, y, últimamente, por Ley 35/2015, de 22 de septiembre, esta última de gran calado.

En lo que ahora nos interesa, pues bajo su dicción normativa hemos de resolver el recurso interpuesto, el art. 1.1, párrafos primero y segundo, del RDL 8/2004, viene a mantener la regulación de la responsabilidad civil dimanante de la circulación de vehículos de motor sometida a un régimen de imputación por riesgo, al establecer dicho precepto que:

"1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

"En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos".

Así las cosas, la ley sólo regula dos supuestos de exoneración de la responsabilidad civil del conductor del vehículo, y, por ende, de su compañía aseguradora contra la que el perjudicado ostenta la acción directa que le atribuye el art. 7 de la precitada ley, cual es la culpa exclusiva del perjudicado o la fuerza mayor, precisamente la primera de ellas es apreciada por la sentencia del tribunal provincial, y su concurrencia constituye el objeto del presente recurso de casación.

La jurisprudencia ha realizado la exégesis del precepto para precisar que debe entenderse por culpa exclusiva de la víctima. En este sentido, una lejana sentencia de esta Sala 469/1969, de 10 de julio, señalaba al respecto que:

"[...] no debe erigirse en principio capital del tránsito rodado el de la traslación unilateral de todas las consecuencias dañosas a los hombros del sujeto que desencadenó el peligro específico; antes al contrario, las ineludibles exigencias de la solidaridad social imponen como norma a cuantos participan en el tráfico la distribución de la carga del riesgo concreto entre todos los que en la situación particular de peligro están en condiciones de coadyuvar a la evitación o disminución del resultado lesivo [...] (en) la realización de esas maniobras anormales, también llamadas de fortuna, el conductor ha de optar por aquella que, conforme a la



técnica y a la experiencia, sea la más oportuna y eficaz en el caso concreto para impedir la transformación en daño del peligro inminente originado por la culpa ajena".

Con tal finalidad, la sentencia 1145/1994, de 16 de diciembre, proclamó que:

"Se trata de un supuesto de culpa exclusiva de la víctima, pues como ha exigido esta Sala (Sentencias de 5 de diciembre de 1984, 23 de septiembre de 1985 y otras) exige que no conste por parte del conductor con el que colisionó matiz culposo alguno, ni siquiera levisimo y ha de ser estrictamente interpretada".

La sentencia 1130/2008, de 12 de diciembre, en un adicional esfuerzo delimitador, establece que:

"El principio de responsabilidad objetiva por riesgo limita en todo caso la ausencia de imputación ("quedará exonerado") a los supuestos en que la decisiva intervención de la víctima permite descartar, en todo o en parte, la imputación objetiva del accidente al conductor como producto del riesgo originado por la circulación (cosa que sólo ocurrirá en supuestos de intencionalidad o negligencia de la víctima o interferencia causal de su conducta de suficiente gravedad para que pueda ser considerada como hecho ajeno a la conducción o al funcionamiento del vehículo)".

Y, por su parte, la sentencia 83/2010, de 22 de febrero, insistiendo en tal doctrina, señala que:

"El régimen de responsabilidad por daños personales derivados de la circulación (artículo 1.1 II LRCSVM) solamente excluye la imputación objetiva cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (cuando los daños se deben únicamente a ella) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización -artículo 1.1 IV LRCSVM - (STS 12 de diciembre 2008)".

Bajo tales condicionantes se apreció, por ejemplo, la culpa exclusiva de la víctima en supuestos en los que el daño derivó únicamente de la súbita e inopinada invasión de la calzada por parte de peatones que resultaron atropellados (SSTS 308/1983, de 31 de mayo; 850/1989, de 17 de noviembre; 1178/1992, de 17 de diciembre; 680/1993, de 30 de junio; 712/1996, de 16 de septiembre; 25/2005, de 27 de enero, o 712/2009, de 2 de noviembre, entre otras); en casos de invasión del carril contrario y colisión frontal con el vehículo que circulaba en sentido opuesto (SSTS 446/1988, de 27 de mayo; 471/1997, de 26 de mayo; 191/1998, de 6 de marzo, o 293/1998, de 1 de abril, entre otras); por irrupción del vehículo en la vía preferente desatendiendo las señales de ceda el paso o stop que le impedían hacerlo (SSTS 374/1994, de 29 de abril; 1158/2001, de 3 de diciembre, etc.); o en hechos de circulación consistentes en la colisión por alcance contra vehículo que circulaba en el mismo sentido de marcha y con la iluminación pertinente (STS 1145/1994, de 16 de diciembre), todo ello dentro de la amplia casuística jurisprudencial existente al respecto.

Es obvio, también, que la compañía de seguros ha de indemnizar a los perjudicados por el evento circulatorio, salvo que acredite una de las causas de exoneración como es, la culpa exclusiva de la víctima (STS 708/2011, de 18 de octubre), cuya carga de la prueba le corresponde.

La idea de que el comportamiento de la víctima excluya la obligación de resarcir, en un sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, requiere una especial consideración. Para ello, es preciso que el siniestro sea causado intencionadamente por la víctima o se deba a su conducta la producción del resultado dañoso; pues como hemos dicho, en sentencia 851/2005, de 14 de noviembre:

"La responsabilidad civil no constituye un sistema de aseguramiento universal que permita a todos quienes han sufrido un daño obtener una compensación, independientemente del origen del mismo. En concreto, la concurrencia de culpa de la víctima excluye la obligación de responder también en los casos en que la ley haya configurado la responsabilidad como objetiva".

CUARTO.- *La apreciación de las circunstancias concurrentes e inexistencia de culpa exclusiva*

Pues bien, bajo la doctrina expuesta, hemos de determinar el acierto de la valoración jurídica que, sobre la existencia de culpa exclusiva de la víctima, fue realizada por el tribunal provincial, y al analizar dicho juicio valorativo, en el marco de una imputación del daño por riesgo, entendemos que el siniestro producido no responde, de forma exclusiva o absorbente total, a la conducta desplegada por el motociclista lesionado.

Partimos, para ello, del marco espacial en el que se produjeron los hechos. Una intersección de vías, en la que el motociclista circulaba por la carretera preferente, mientras que el vehículo asegurado en la entidad demandada accedía por una vía secundaria, en la que, además, había una señal de Stop, que regulaba el cruce.

El motorista vio al turismo con al menos unos 75 metros de anticipación, detenido en la señal de stop. Deducimos, por ello, que el conductor del turismo vio o pudo ver también al demandante a dicha distancia. La maniobra que pretendía llevar a efecto el conductor del automóvil era adentrarse en la vía preferente, tomar



la curva existente, pararse en sus proximidades, para penetrar acto seguido en una propiedad, ubicada a su izquierda según sentido de marcha, y situada a unos 35 metros del cruce.

Las referidas maniobras de acceso a la vía principal, circulación por la vía preferente y detención en la calzada, tras tomar una curva, no son maniobras autónomas o independientes entre sí, sino de realización planificada con evidente conexión espacio temporal -ejecutadas en unos segundos y en pocos metros-, las cuales requerían además detenerse en la calzada, lo que conformaba un indiscutible obstáculo y riesgo para la circulación de otros vehículos, máxime además en las proximidades de una curva, que impedía la visibilidad, y cuando el automovilista conocía o debía conocer que detrás de él circulaba muy próximo un vehículo tan peligroso para su usuario como es una moto.

Es evidente que se creó con ello una situación objetiva de peligro. Lo prudente hubiera sido, al ver al motorista, dejarlo pasar, lo que supondrían unos escasos segundos, y no apurar la introducción en la vía preferente, para luego realizar las precitadas maniobras. No lo hizo así, el automovilista optó entre las alternativas que disfrutaba -dejar pasar al motorista o penetrar en la vía principal- por la conducta menos diligente, cuando su intención era detenerse en la calzada en las inmediaciones de una curva, lo que constituía, como hemos destacado, una indiscutible situación objetiva de riesgo.

El motorista circulaba dentro de los límites de la velocidad pautada. No se puede decir que iba desatento a la circulación cuando frenó dejando en la calzada una huella de 8 metros, acción de defensa y evitación de la colisión, que no es de ejecución inmediata sino que requiere un mínimo lapso de tiempo de reacción, de esta forma consiguió que se produjeran daños de menor entidad que los sufridos. Tampoco se deduce la velocidad excesiva en atención a los desperfectos sufridos en los vehículos implicados evidenciados por las fotos y descripción de daños del atestado. La curva evitaba que el demandante viera la maniobra que pretendía llevar a efecto el conductor del turismo. De ahí la expresión contenida en el informe del atestado del que el motorista se vio sorprendido por la maniobra del conductor del turismo, que no cabe interpretar como que no iba atento a la circulación.

No podemos compartir el argumento de que si el automóvil no hubiera parado no se hubiera producido la colisión, y que, por ello, su acceso a la vía preferente fue correctamente ejecutado, sin que ningún reproche quepa efectuarle a su conductor; puesto que, independientemente de que la imputación del daño es por riesgo, el acceso a la vía preferente y la ulterior detención en la calzada, en las proximidades de la curva, no son, como hemos señalado, reiteradamente, maniobras desconectadas entre sí, sino de realización planificada, generadoras de un indiscutible riesgo, que pudo ser evitado, y que no era imprevisible para el conductor del turismo.

Por todo ello, descartamos la existencia de culpa exclusiva de la víctima.

Tampoco apreciamos que el motorista haya incurrido en un aporte concausal, de intensidad o valor suficiente, para acudir al mecanismo de la concurrencia de culpas.

Es precisamente, en casos como los que constituyen el objeto del proceso, que la socialización del daño adquiere auténtica carta de naturaleza, para atender a la finalidad pretendida de resarcir los daños causados por esos instrumentos del progreso, que constituyen una fuente indiscutible de riesgos, como son los vehículos de motor, a través del aseguramiento obligatorio bajo un régimen de imputación por riesgo.

QUINTO.- *Asunción de instancia*

Descartada la existencia de culpa exclusiva de la víctima, así como de una conducta de intensidad suficiente o relevancia significativa en el demandante para acudir al instituto de la concurrencia de culpas; y toda vez que no fue cuestionado, sino aceptado expresamente el informe pericial médico aportado con la demanda, ésta debe ser íntegramente estimada.

Todo ello, con los intereses del art. 20 de la LCS desde la fecha del siniestro.

Dichos intereses se calcularán, durante los dos primeros años, al tipo legal más un 50% y, a partir de ese momento, al tipo del 20% si aquel no resulta superior (sentencias de pleno 251/2007, de 1 de marzo, seguida, entre otras, por las SSTS 632/2011, de 20 de septiembre; 165/2012, de 12 de marzo; 736/2016, de 21 de diciembre; 222/2017, de 5 de abril; 562/2018, de 10 de octubre; 140/2020, de 2 de marzo; 419/2020, de 13 de julio; 503/2020, de 5 de octubre, y 234/2021, de 29 de abril).

SEXTO.- *Costas y depósito*

La estimación del recurso de casación y correlativa apelación interpuestos por la parte actora determina no se haga especial imposición sobre las costas procesales de ambos recursos (art. 398 LEC). Con respecto a las



costas de primera instancia al estimarse la demanda son de preceptiva imposición a la compañía aseguradora (art. 394 LEC).

Procede la devolución de los depósitos constituidos para recurrir (Disposición Adicional 15, apartado 8 de la LOPJ).

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

:

1.º- Estimar el recurso de casación interpuesto, casar la sentencia recurrida dictada por la Sección 3.ª de la Audiencia Provincial de A Coruña, con fecha 15 de marzo de 2019, en el rollo de apelación 471/2018, sin imposición de costas.

2.º- Estimar el recurso de apelación interpuesto por D. Gabino , contra la sentencia de 25 de septiembre de 2018, dictada por el Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Ferrol, en los autos de juicio ordinario 98/2018, y, en consecuencia, revocamos la referida resolución y, con estimación de la demanda, condenamos a la entidad Pelayo Mutua de Seguros y Reaseguros a Prima Fija, S.A., a abonar al actor D. Gabino , la suma reclamada de 24.054,98 €, con los intereses del art. 20 de la LCS a contar desde la fecha del siniestro hasta el pago de la indemnización, todo ello con imposición de las costas procesales de primera instancia y sin hacer especial pronunciamiento con respecto a las correspondientes al recurso de apelación.

3.º- Se decreta la devolución de los depósitos constituidos para recurrir.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.