

**COMENTARIO DE LA SENTENCIA
DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 27 DE MAYO DE 2019 (294/2019)**

**Responsabilidad accidente circulación:
daños recíprocos**

Comentario a cargo de:
FRANCISCO DE P. BLASCO GASCÓ
Catedrático de Derecho civil
(Universitat de València, E.G.)

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 27 DE MAYO DE 2019

ROJ: STS 1600/2019 - **ECLI:** ES:TS:2019:1600

ID CENDOJ: 28079119912019100014

PONENTE: EXCMA. SR. DON FRANCISCO MARÍN CASTÁN

Asunto: Determinación de la responsabilidad civil en los supuestos de colisión recíproca de vehículos

Sumario: **1. Resumen de los hechos. 2. Soluciones dadas en primera instancia. 3. Soluciones dadas en apelación. 4. Los motivos de casación alegados. 5. Doctrina del Tribunal Supremo:** 5.1 Doctrina jurisprudencial sobre la interpretación del art. 1 LRCSCVM en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor. 5.2 Interpretación del art. 1 LRCSCVM para los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor. 5.3. Conclusión. **6. Bibliografía.**

1. Resumen de los hechos

A) La sentencia objeto de este comentario declara probados o no discutidos los siguientes hechos:

1. El día 25 de diciembre de 2010, alrededor de las 23.38 h., en la confluencia de las calles Campoamor, Carcastillo y Camino Viejo de Leganés se produjo un accidente de circulación por colisión frontal entre un taxi y un vehículo de emergencias del Summa-112 (Servicio de Urgencia Médica de la Comunidad de Madrid).
2. El taxi llegó al cruce procedente de la calle Carcastillo. Estaba asegurado en Mutua MMT Seguros, Sociedad Mutua de Seguros a Primera Fija.
3. El vehículo del Summa-112 llegó al cruce procedente de la calle Campoamor. Estaba asegurado en Reale Seguros Generales S.A.
4. El cruce estaba regulado por semáforos existentes en el sentido de la marcha de cada vehículo.

B) No queda probado:

1. Que, en el momento de los hechos, el vehículo de emergencias del Summa-112 circulara con todos los dispositivos luminosos y acústicos encendidos.
2. La fase semafórica en que se encontraba cada uno cuando se produjo la colisión.

Según el parte de accidente de tráfico elaborado por los agentes de la policía local que acudieron al lugar de los hechos, tanto el conductor como la ocupante del vehículo de emergencias del Summa-112 sufrieron lesiones, y los dos vehículos tuvieron daños materiales en su parte frontal, en el caso del taxi localizados principalmente en su parte frontal izquierda.

La reparación del taxi ascendió, según factura abonada por MMT, a un total de 6.914,92 €. Para su reparación estuvo en el taller desde el 20 de diciembre de 2010 hasta el 18 de enero de 2011, periodo durante el cual no pudo prestar servicio ni, por tanto, ser conducido por ninguno de los cuatro conductores que lo hacían en otros tantos turnos diarios.

La Asociación Gremial de Auto taxi de Madrid cuantificó la pérdida económica en 122,05 € por día.

Formulada denuncia por quienes habían sufrido lesiones (el conductor y la ocupante del vehículo de emergencias), se siguió contra el conductor del taxi juicio de faltas n.º 61/2011 del Juzgado de Instrucción n.º 53 de Madrid, en el que con fecha 4 de octubre de 2012 recayó sentencia absolutoria.

En el apartado de hechos probados, se declaró que en la fecha de los hechos el vehículo del Summa «prestaba servicios de urgencia», que «en la con-

fluencia de ambas calles regulada por semáforos se produjo una colisión entre ambos vehículos» y que «no ha quedado acreditado la fase en la que se hallaban los semáforos». En la fundamentación jurídica de la sentencia se razonó, en síntesis, que no se había podido destruir la presunción de inocencia por falta de prueba de que el conductor del taxi incurriera «en una negligencia al no respetar la preferencia de paso», dada la existencia de versiones contradictorias al respecto de la fase semafórica (los denunciantes dijeron que su semáforo estaba en verde o no estaba en rojo, mientras que el denunciado mantuvo que el suyo estaba en verde).

Con fecha 20 de diciembre de 2012 se dictó auto ejecutivo fijando la cuantía máxima que podían reclamar quienes habían sufrido lesiones (1.485,86 euros en el caso del conductor y 15.716,75 euros en el caso de su acompañante). Este auto fue rectificado por otro de 6 de febrero de 2013 al apreciarse la existencia de un error material en la identificación de la compañía aseguradora.

Presentada por el referido conductor demanda de ejecución de títulos judiciales, por auto de 1 de abril de 2013 del Juzgado de Primera Instancia n.º 73 de Madrid, autos de ejecución de títulos judiciales n.º 414/2013, se acordó despachar ejecución contra MMT, que no consta formulara oposición.

Con fecha 27 de diciembre de 2012 el propietario y la aseguradora del taxi formularon demanda contra el conductor, la entidad propietaria y la entidad aseguradora del vehículo del Summa reclamando una indemnización por los daños y perjuicios materiales sufridos. Pese a no incluir una petición expresa de condena, el Tribunal Supremo entiende que lo solicitado era la condena solidaria de los codemandados a pagar a cada uno de los demandantes las cantidades que se desglosaban en la demanda más intereses (que en el caso del propietario del taxi deberían ser los del art. 20 LCS) y costas.

La sentencia del Tribunal Supremo trae origen precisamente en la citada demanda que, con fecha 27 de diciembre de 2012, interpusieron el propietario y la aseguradora del taxi contra el conductor, la entidad propietaria y la entidad aseguradora del vehículo del Summa.

El objeto de la demanda fue la reclamación del pago solidario de una indemnización de 17.655,32 € por los daños y perjuicios materiales sufridos más intereses ex art. 20 LCS y costas. Dicha cantidad se desglosó en 6.914,92 € a la aseguradora del taxi por la reparación del vehículo y 10.740,40 € al propietario del mismo por el lucro cesante derivado de su paralización.

La demanda se sustentaba en los siguientes argumentos:

- (i) Que el accidente se produjo al saltarse el vehículo de emergencias de los demandados el semáforo en fase roja existente en el sentido de su marcha.
- (ii) Que el accidente ocasionó daños materiales al vehículo de los demandantes, tanto daño emergente (importe de la reparación, asumida por la aseguradora) como lucro cesante (por los 29 días, 22 de ellos laborables, que

había estado sin poder prestar servicio, lo que se cuantificaba en 10.740,40 € tomando en consideración el certificado emitido por una asociación gremial).

Los codemandados contestaron a la demanda pidiendo su desestimación con expresa condena en costas a la parte demandante. En general, la contestación a la demanda se basaba en los siguientes razonamientos:

(i) Que las partes mantenían versiones contradictorias sobre cuál de los dos vehículos se había saltado el semáforo (según los demandados, el conductor del Mercedes y su acompañante «estaban realizando un servicio de urgencia» y el vehículo circulaba correctamente, avisando de su presencia con los dispositivos acústicos y luminosos de señalización pertinentes), y esa duda no se había podido disipar por falta de prueba objetiva del estado o fase semafórica, lo que descartaba que la causa del accidente estuviera en una actuación negligente del vehículo de emergencias (en este sentido se decía que los agentes de policía no presenciaron el accidente, pues solo pudieron reflejar en el parte las versiones contradictorias de ambos conductores, y que tampoco era aclaratoria la sentencia dictada en el juicio de faltas).

(ii) Que incumbía al demandante “la carga de la prueba en el procedimiento” y ésta no aportó prueba alguna que corroborara su versión de los hechos.

(iii) Que, por tanto, no procedía indemnización alguna a cargo de los demandados, si bien (puntuabilizaba) la indemnización reclamada por la parte demandante era excesiva, en particular la pedida por lucro cesante por haberse utilizado para su cálculo una mera estimación gremial, sin base objetiva y por encima de las cantidades que venía tomando en consideración la jurisprudencia en casos semejantes.

(iv) Que también probaba la falta de responsabilidad de los demandados el hecho de que, despachada ejecución contra la aseguradora del taxi por los daños personales ocasionados al conductor del vehículo de emergencias, dicha entidad no se hubiera opuesto, como podría haber hecho si considerase que la culpa exclusiva del siniestro la había tenido el conductor del Summa.

2. Soluciones dadas en primera instancia

La sentencia de primera instancia (sentencia de 13 de mayo de 2015 del Juzgado de Primera Instancia n.º 12 de Madrid) estimó parcialmente la demanda y condenó solidariamente a los demandados a indemnizar al demandante propietario del auto taxi en 6.444,024 € (en lugar de los 10.740,40 € reclamados en la demanda) por el tiempo de paralización del vehículo, más los intereses del art. 20 LCS, y a la aseguradora codemandante en 6.914,92 € por el coste de reparación del mismo vehículo, sin imposición de costas.

Los argumentos fueron los siguientes:

- (i) La discrepancia de las partes se reducía a dos aspectos que no quedaron probados en el juicio de faltas: la fase en que se encontraban los semáforos y si el vehículo del Summa llevaba encendidos los dispositivos acústicos además de los luminosos.
- (ii) Ninguno de ambos aspectos se había podido probar en el litigio, subsistiendo las versiones contradictorias de las partes.
- (iii) De acuerdo con la jurisprudencia aplicable (STS, Pleno, de 19 de septiembre de 2012, rec. 1740/2009), la responsabilidad civil automovilística se funda en el principio objetivo de la creación de un riesgo por la conducción de un vehículo a motor, tanto en el caso de que se causen daños a las personas como en los bienes (daños materiales), si bien, con respecto a estos, la remisión expresa que el art. 1.1 III LRCSCVM hace al art. 1.902 CC comporta una inversión de la carga de la prueba, de tal modo que el conductor del vehículo causante es responsable si no puede acreditar que actuó con plena diligencia.
- (iv) Como “ambas partes mantienen versiones contradictorias sin prueba objetiva que corrobore una u otra”, la falta de acreditación por parte del conductor demandado de que actuó con plena diligencia permite declarar la responsabilidad solidaria de los demandados.

3. Soluciones dadas en apelación

Interpuesto recurso de apelación por los demandados condenados, la sentencia de segunda instancia (SAP Madrid, secc. 12.^a, 17 de junio de 2016) estimó el recurso de apelación, sin imponer a ninguna de las partes las costas de la segunda instancia, pero con expresa imposición de las costas de la primera instancia a la parte demandante.

El fundamento del fallo en segunda instancia es, fundamentalmente, el siguiente:

- (i) El presente caso es de responsabilidad civil por culpa extracontractual, regida por el art. 1.902 CC, que exige la concurrencia de daño, culpa y nexo causal.
- (ii) En relación con la culpa como título de imputación, aunque la jurisprudencia ha ido evolucionando hacia la objetivación mediante la técnica de la inversión de la carga probatoria, no ha llegado al extremo de prescindir de la idea de culpa.
- (iii) En cuanto al daño, es necesario probar su existencia y cuantificarlo.

(iv) En cuanto a la relación de causalidad, ni siquiera en supuestos de responsabilidad objetiva por riesgo se puede presumir su existencia, pues la carga de la prueba corresponde siempre al demandante, siendo necesaria una cumplida demostración del nexo causal, sin que sean suficientes las meras conjeturas.

(v) En el presente caso “los datos probatorios son escasos, débiles y cuanto menos confusos para otorgar mayor peso probatorio a una versión frente a la otra, del hecho causal y definitivo de la colisión acaecida”.

(vi) Así, es muy débil el testimonio del testigo de la parte demandante (que ni siquiera vio el accidente), y el ofrecido por la doctora que viajaba en el vehículo de urgencias, pese a ofrecer más credibilidad, tampoco despeja las dudas, pues se limitó a decir que el vehículo del Summa se encontraba en una urgencia, que llevaba los dispositivos acústicos y luminosos encendidos y que su conductor no hizo ninguna maniobra extraña, ya que ni tan siquiera frenó antes de adentrarse en el cruce, versión contradictoria con la ofrecida por el conductor del taxi, especialmente en cuanto a la fase en que se encontraban los semáforos, “pues realmente ignoramos cuál vehículo fue el que no la respetó, al verse afectado por la fase roja”.

(vii) Esta contradicción entre ambas tesis “no ha sido salvada por prueba alguna”, pues “no existe en autos prueba objetiva que ponga de manifiesto de una manera clara e indubitada que la culpa del resultado dañoso de la demandante fuera debida a la conducción del vehículo de la demandada. En consecuencia, no se aprecia la debida relación de causalidad entre los daños sufridos por la recurrente 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 a dicho apelado ante las diversas versiones contradictorias sobre los mismos hechos, por lo que procede la estimación del recurso”.

4. Los motivos de casación alegados

Contra la sentencia de segunda instancia los demandantes-apelados interpusieron recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

4.1. Recurso extraordinario por infracción procesal

El recurso extraordinario por infracción procesal constaba de un solo motivo con el siguiente enunciado:

“Al amparo del artículo 469.1.2º de la Ley de Enjuiciamiento civil por infracción del art. 217 de la LEC incluido en el epígrafe “De los requisitos internos de la sentencia y sus efectos” en relación con la interpretación del

artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor”.

El Tribunal Supremo desestima el recurso extraordinario por infracción procesal por las siguientes razones:

En primer lugar, que so pretexto de una supuesta infracción del art. 217 LEC se pretende una nueva valoración por esta sala de las declaraciones del conductor demandado y de quien le acompañaba en el vehículo.

En segundo lugar, que esa infracción se hace depender, como con toda claridad resulta del propio encabezamiento y desarrollo inicial del motivo, de la interpretación del art. 1 LRCSCVM para indemnizar los daños no personales en los casos de colisión recíproca cuando no se haya podido probar el grado de culpa de ninguno de los conductores.

En definitiva, de la valoración de la prueba por el tribunal sentenciador se desprende que la colisión se debió a culpa de alguno de los conductores por no haber respetado el semáforo en rojo que le imponía detenerse, o tal vez a culpa de los dos por no haber respetado ninguno de ellos su correspondiente semáforo, y a partir de esa valoración de la prueba, que esta sala no puede modificar pese a que en cierta medida lo pretenda la parte recurrente como propone su propia valoración probatoria, hay que determinar las consecuencias procedentes según el art. 1 LRCSCVM, que es la cuestión que plantea el recurso de casación.

4.2. Recurso de casación

El recurso de casación tenía igualmente un solo motivo con el siguiente enunciado:

“Al amparo de lo establecido en el artículo 477.2.3º LEC (por presentar el recurso interés casacional), por infracción del artículo 1902 del Código Civil, en relación con el artículo 1.1 LRCSCVM.

Al respecto se considera infringida la doctrina del Tribunal Supremo al respecto contenida en las siguientes sentencias, aportadas como Documento número 1 y 2 con este escrito: Sentencia de Pleno de 10 de septiembre de 2012, EDJ 2012/254449. Sentencia de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo de 4 de febrero de 2013, EDJ 2013/4452”.

El Tribunal Supremo estima el recurso de casación y casa la sentencia de apelación recurrida para, estimando solo parcialmente el recurso de apelación de la parte demandada, revocar la sentencia de primera instancia únicamente en el sentido de reducir en un 50% el importe de las indemnizaciones acordadas y sustituir el interés del art. 20 LCS por el legal desde la interposición de la demanda, ya que la falta de satisfacción de las indemnizaciones se considera justificada en este caso por la falta de un criterio jurisprudencial consolidado sobre la indemnización de los daños en los bienes en los casos de colisión recíproca (regla 8.ª del art. 20 LCS).

5. Doctrina del Tribunal Supremo

5.1. Doctrina jurisprudencial sobre la interpretación del art. 1 LRCSCVM en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor

El apdo. 1 del art. 1 LRCSCVM (Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre), en su redacción vigente al tiempo de los hechos enjuiciados (después de la reforma llevada a cabo por el art. 1.1 de la Ley 21/2007, de 11 de julio y antes de la llevada a cabo por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre), disponía:

“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 únicamente a la conducta o negligencia 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.

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”.

Para los casos de daños personales a consecuencia de una colisión recíproca entre vehículos sin prueba del grado de culpa de cada conductor, la sentencia 536/2012, de 10 de septiembre, de pleno, fijó jurisprudencia en el sentido de que «la solución del resarcimiento proporcional es procedente sólo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas». (FJ 4.º, apdo. D). Esta misma doctrina se reiteró, también para la indemnización de daños personales, por las sentencias 40/2013, de 4 de febrero, 627/2014, de 29 de octubre, y 312/2017, de 18 de mayo.

En relación con los daños en los bienes, la citada sentencia de pleno, interpretando la referencia al «riesgo creado por la conducción» en el párrafo primero de la norma antes transcrita, declaró que «el riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye ex-

presamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivado de la conducción de un vehículo exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1.902 CC (artículo 1.1. III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil 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 ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción» (FJ 4.º, apdo. B).

5.2. Interpretación del art. 1 LRCSCVM para los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor

El régimen legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor se funda en su origen en principios de solidaridad social con las víctimas de los accidentes de tráfico más que en los principios tradicionales de la responsabilidad civil extracontractual. Esto explica, de un lado, que la indemnización de los daños a las personas solo quede excluida por culpa exclusiva de la víctima («se deba únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado», según la redacción de la norma aplicable al presente caso) o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, lo que equivale a una responsabilidad sin culpa del conductor; y de otro, que inicialmente el seguro obligatorio de automóviles solo cubriera los daños a las personas y se arbitraran medios para cubrirlos también cuando el vehículo causante del daño careciera de seguro obligatorio.

En materia de daños personales, la doctrina jurisprudencial de las condenas cruzadas responde a ese principio, pues 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 a 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, ya que el seguro obligatorio cubre los daños personales de los ocupantes del vehículo asegurado pero no los del propio conductor, que sí quedan íntegramente cubiertos en cambio por el seguro obligatorio del otro vehículo.

Cuando se trata de daños en los bienes, el régimen de la responsabilidad civil no se funda ya en ese principio de solidaridad social, sino en el de la culpa o negligencia del conductor causante del daño, como resulta de la remisión del párrafo tercero del art. 1.1. LRCSCVM a los arts. 1.902 y siguientes del CC y a los arts. 109 y siguientes del CP.

No obstante, la remisión también a «lo dispuesto en esta ley» y el principio general del párrafo primero del art. 1.1. de que «el conductor de vehículos de 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» 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, de 28 de junio, por el que se adaptó el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 1962 (Texto Refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo) al ordenamiento jurídico comunitario.

Cuando, como en el presente caso, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

Pues bien, esta sala considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado 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. Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño pero no se pueda probar, posibilidad que se da en el presente caso al ser lo más probable que fuese uno de los conductores quien no respetó la fase roja del semáforo de la calle por la que circulaba.

Además, la solución por la que ahora se opta cuenta en su apoyo con la «equitativa moderación» a que se refiere el párrafo cuarto del art. 1.1. LRCSCVM en su redacción aplicable al caso, sin que esto signifique que la supresión de este párrafo por el art. único. 1 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, impida aplicarla a hechos sucedidos bajo el régimen actualmente vigente, cuestión sobre la que esta sala no puede pronunciarse por haber sucedido los hechos del presente litigio antes de esa supresión.

5.3. *Conclusión*

La STS 294/2019, de 27 de mayo, objeto del presente comentario es sentencia del Pleno; por tanto, su doctrina habilita la fundamentación del recurso de casación. Es doctrina jurisprudencial a efectos del citado recurso de casación.

Esta doctrina jurisprudencial tiene por objeto la interpretación (y aplicación) del art. 1 LRCSCVM en dos supuestos:

a) En los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor.

b) En los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor.

La doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas

Respecto de la primera cuestión (colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor), la sentencia asienta la doctrina de las indemnizaciones cruzadas ya establecida por la anterior STS (Pleno) 536/2012, de 10 de septiembre.

En este caso (daños personales a consecuencia de una colisión recíproca entre vehículos sin prueba del grado de culpa de cada conductor), el Tribunal Supremo ha establecido que “la solución del resarcimiento proporcional es procedente sólo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas” (STS (Pleno) 536/2012, de 10 de septiembre, FJ 4.º, apdo. D).

Esta misma doctrina se reiteró, también para la indemnización de daños personales, por SSTS 40/2013, de 4 de febrero, 627/2014, de 29 de octubre, y 312/2017, de 18 de mayo.

En sede, pues, de daños personales, la doctrina jurisprudencial de las indemnizaciones o condenas cruzadas responde al principio de solidaridad social que subyace en la configuración del riesgo (creado por la circulación) como título de atribución de la responsabilidad, es decir, en la configuración de una responsabilidad no basada en la culpa o negligencia del agente causante del daño.

Como dice la propia sentencia, si se siguiera otro criterio distinto al de las condenas cruzadas, como por ejemplo, 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 a 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, ya que el seguro obligatorio cubre los daños personales de los ocupantes del vehículo asegurado pero no los del propio conductor, que sí quedan íntegramente cubiertos en cambio por el seguro obligatorio del otro vehículo.

El riesgo de la circulación como título de atribución de la responsabilidad: responsabilidad sin culpa e inversión de la carga de la prueba

Asimismo, la STS 294/2019, de 27 de mayo reitera la doctrina contenida en la citada STS (Pleno) 536/2012, de 10 de septiembre, en cuya virtud en los

accidentes de circulación, el título de atribución de la responsabilidad es el riesgo creado y, en concreto, el riesgo de la circulación.

No se trata de un título de imputación de responsabilidad objetiva, sino de responsabilidad sin culpa. El propio art. 1 LRCSCVM establece excepciones en el caso de daño a las personas con base a la conducta y diligencia del perjudicado o en la fuerza mayor: “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”. Dichas causas de exoneración de responsabilidad las debe probar el causante del daño.

Se trata, pues, de un título distinto del de responsabilidad por culpa o negligencia sobre el que se asienta el art. 1.902 CC. Básicamente, la responsabilidad por riesgo supone una inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de este, para ser exonerado de responsabilidad, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción o, en su caso, que hubo culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivado de la conducción de un vehículo a motor.

Sin embargo, en relación con los daños en los bienes, el párrafo tercero del art. 1 LRCSCVM establece que “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”.

A bien ver, el precepto no se remite (o no se remite solo) a los arts. 1.902 y sigs. CC, sino a éstos y a los arts. 109 y sigs. CP; y concluye “según lo dispuesto en esta Ley”. Esto significa que, en estos casos de daños en los bienes, la responsabilidad del conductor causante del daño se basa en su culpa o negligencia. Pero lo “dispuesto en esta Ley” es que “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” (art. 1-1 párrafo primero LRCSCVM).

Este título de imputación de la responsabilidad (el “riesgo creado por la conducción”) modaliza claramente la remisión a los arts. 1.902 y sigs. CC y 109 y sigs. CP, no en orden a exonerar la concurrencia de los elementos o requisitos (daño, nexo de causalidad, etc.), sino en orden a justificar la inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el agente causante del daño. De este modo, el conductor causante del daño solo queda exonerado de responsabilidad si prueba que actuó con plena diligencia en la conducción (STS, Pleno, 536/2012, de 10 de septiembre FJ 4.º, apdo. B).

De este modo, la sentencia comentada reitera que “cuando se trata de daños en los bienes, el régimen de la responsabilidad civil no se funda ya en ese

principio de solidaridad social (como sucede con los daños personales), sino en el de la culpa o negligencia del conductor causante del daño, como resulta de la remisión del párrafo tercero del art. 1.1. LRCSCVM a los arts. 1902 y siguientes del CC y a los arts. 109 y siguientes del CP. No obstante, la remisión también a «lo dispuesto en esta ley» y el principio general del párrafo primero del art. 1.1. de que «el conductor de vehículos de 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» justifican la inversión de la carga de la prueba”.

Los daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor.

En el caso objeto del litigio, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo. En este caso, el Tribunal Supremo que cabrían, en principio, tres posibles soluciones:

1. Que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo.
2. Que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo.
3. Que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

La Sala considera que la tercera solución (la asunción por cada conductor de la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%) es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor. Cualquiera de las otras dos soluciones o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión, pero no hubiese logrado 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.

Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño, pero no se pueda probar, posibilidad que se da en el presente caso al ser lo más probable que fuese uno de los conductores quien no respetó la fase roja del semáforo de la calle por la que circulaba.

Además, la solución adoptada cuenta en su apoyo con la “equitativa moderación” a que se refería el párrafo cuarto del art. 1.1 LRCSCVM en su redacción vigente en el momento del accidente al caso y aplicable al mismo.

La actual supresión por el art. único. 1 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, no signifique que dicha “equitativa moderación” no sea actualmente aplicable o, al menos, que no se pueda tomar en consideración por el órgano judicial.

La norma de la preferencia en la circulación de vehículos

Como se sabe, en la circulación de vehículos, las señales luminosas (semáforos) prevalecen sobre las señales verticales (en el caso, cedas el paso, stop o detención obligatoria, etc.) y, sobre ambas, las personales (el policía municipal o el guardia civil que dirige el tráfico). En defecto de todo lo anterior (no hay autoridad de tráfico, ni semáforos o éstos no funcionan, ni señales verticales ni señales pitadas), la regla es que la preferencia corresponde al vehículo que circula por la derecha. En general, se puede ver el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo). Actualmente, la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo está derogada).

Así, el art. 23-1 Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece que la preferencia de paso en las intersecciones se ajustará a la señalización que la regule. Y en el apartado 2 añade que

“En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Los vehículos que circulen por una vía pavimentada sobre los que procedan de otra sin pavimentar.

b) Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios.

c) Los que se hallen dentro de las glorietas sobre los que pretendan acceder a ellas”.

Igualmente, Reglamento General de Circulación establece en el art. 56-1 (intersecciones señalizadas) que en las intersecciones la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule (agente de la circulación, semáforo, señales, etc.); y en el art. 57-1 determina que “en defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha”, salvo en los supuestos expresamente previstos en el citado precepto.

La duda que me surge entonces, aunque sea solo a meros efectos dialécticos o de puro divertimento, es la siguiente: si la norma en cuya virtud “en defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha” (art. 23-2 Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y art. 57-1 Reglamento General de Circulación) sería aplicable en los supuestos, no sólo en que no haya semáforos ni otras señales o lo semáforos no funcionen, sino en aquellos casos en que no se logre probar la fase lumínica en que se hallare el semáforo en el momento de la colisión de los vehículos. En otras palabras: si la

falta de prueba de la fase lumínica del semáforo (que, por definición, funcionaba) se puede equiparar a la falta de semáforo o su no funcionamiento (en ausencia, obviamente, de otras señales de tráfico).

Si la respuesta fuere afirmativa, en el caso concreto la responsabilidad sería del conductor del vehículo de urgencias del Summa-112 puesto que, según el parte de accidente de tráfico elaborado por los agentes de la policía local que acudieron al lugar de los hechos, los dos vehículos tuvieron daños materiales en su parte frontal, en el caso del taxi localizados principalmente en su parte frontal izquierda. Por tanto, el taxi se aproximó por la derecha del vehículo de urgencias del Summa-112 y éste debió cederle el paso.

6. Bibliografía

- Alonso Prieto, “Derecho sustantivo privado. Distribución de responsabilidades por daños recíprocos”, en *Estudios de derecho judicial de la circulación. Hacia un Régimen Unitario de la Responsabilidad Civil* Gijón, 1972.
- Gomez Martinez, “La responsabilidad por daños materiales en el ámbito del seguro obligatorio de vehículos a motor. Especial referencia a los daños recíprocos”, RCCS, noviembre de 1997.
- Medina Crespo, “La nueva disciplina de la responsabilidad civil automovilística por daños materiales”, BIMJ, núm. 1775, 1 de junio de 1996.
- Monterroso Casado, “La colisión recíproca de vehículos: el criterio de imputación de la responsabilidad”, II Congreso Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro (Comunicación), Córdoba, 3 y 4 de mayo de 2001.
- Pinto Andrade, *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, Barcelona, 2015
- Prado Bernabeu, “La compensación de culpas”, Cuadernos de Derecho Judicial-IX, *Responsabilidad civil*, Madrid, 1993.
- Reglero Campos, *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, 3ª ed., Pamplona, 2013.
- Vilar Badia, “Concurrencia y compensación de culpas en los órdenes civil y penal”, RDC, julio-agosto, 1976.
- Yzquierdo Tolsada, “Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012)”, *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina. Civil y mercantil*, volumen 5, 2011-2012.

