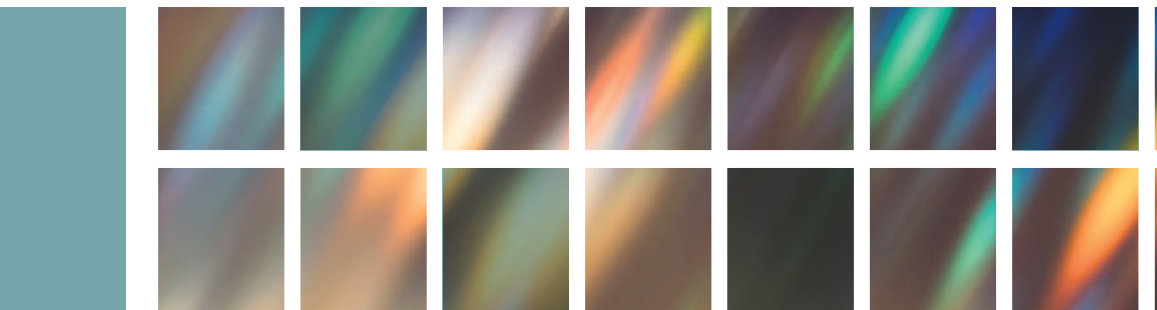


Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

Iván Domingo González Barrios



© Iván Domingo González Barrios, 2024

© LA LEY Soluciones Legales, S.A.

LA LEY Soluciones Legales, S.A.

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

Tel: 91 602 01 82

e-mail: clienteslaley@aranzadilaley.es

<https://www.aranzadilaley.es>

Primera edición: Abril 2024

Depósito Legal: M-11216-2024

ISBN versión impresa: 978-84-9090-755-9

ISBN versión electrónica: 978-84-9090-756-6

Diseño, Preimpresión e Impresión: LA LEY Soluciones Legales, S.A.

Printed in Spain

© **LA LEY Soluciones Legales, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, LA LEY Soluciones Legales, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Dirijase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, LA LEY SOLUCIONES LEGALES se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

LA LEY SOLUCIONES LEGALES se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **LA LEY Soluciones Legales, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

Abreviaturas	13
Introducción	15
CAPÍTULO I El sistema de responsabilidad civil.	21
1. Evolución legislativa	23
2. Ámbito material de la LRCSCVM	27
2.1. Consideraciones generales	27
2.2. Vehículos a motor	27
2.2.1. Concepto	27
2.2.2. Supuestos de no obligación de aseguramiento . . .	28
2.2.3. Casos excluidos de la consideración de vehículos de motor	29
2.3. Hechos de la circulación	30
2.3.1. Concepto	30
2.3.2. Supuestos excluidos	31
A) Pruebas deportivas	31
B) Realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos especiales	31
C) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de apli- cación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aero- puertos	34
D) La utilización del vehículo como instrumen- to de delito doloso	35

E) Otros supuestos excluidos. Especial referencia al incendio del vehículo.	38
3. El régimen de responsabilidad.	41
3.1. El título de imputación de la responsabilidad por daños a las personas: el riesgo.	41
3.2. El título de imputación de la responsabilidad por daños a los bienes: la culpa.	46
3.3. Los daños recíprocos sin culpas probadas.	49
4. Los sujetos responsables	55
4.1. El conductor.	55
4.2. El propietario no conductor.	55
4.3. Otros sujetos responsables	58
5. La relación causal.	59
6. Las causas de exoneración de la responsabilidad (I): la culpa de la víctima	64
6.1. Consideraciones críticas a la definición legal	64
6.2. El mal llamado principio de autorresponsabilidad	66
6.3. Significación culpable de la conducta de la víctima	67
6.4. Presupuestos habilitantes	69
6.5. La participación causal de los inimputables	71
7. Las causas de exoneración de la responsabilidad (II): la fuerza mayor	75
7.1. Delimitación conceptual	75
7.2. La intervención de un tercero en el accidente como supuesto de fuerza mayor	78
8. La concurrencia de conductas productoras del daño como causa de moderación de la responsabilidad	82
8.1. Evolución histórica	82
8.2. La similar intensidad causal de las conductas	84
8.3. La culpa de los ocupantes.	85
CAPÍTULO II El seguro de automóviles	89
1. Concepto y naturaleza jurídica	91
1.1. Consideraciones generales	91
1.2. El seguro obligatorio	92
1.2.1. Definición y características	92
1.2.2. El estacionamiento habitual en España	94
1.3. El seguro voluntario	95
2. Elementos subjetivos	100
2.1. El tomador	100

2.2.	El asegurado	101
2.3.	El asegurador	102
2.4.	El tercero perjudicado	103
2.5.	El Consorcio de Compensación de Seguros	107
i)	Obligación de indemnizar por vehículo desconocido	108
ii)	Obligación de indemnizar por daños causados por vehículo no asegurado	109
iii)	Obligación de indemnizar por daños causados por vehículo robado u objeto de robo de uso	110
iv)	Obligación de indemnizar en supuestos de controversia con la entidad aseguradora	111
v)	Obligación de indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora hubiera sido declarada judicialmente en concurso o en situación de liquidación	111
3.	Elementos objetivos	111
3.1.	El riesgo	111
3.1.1.	Introducción	111
3.1.2.	Ámbito material de la LRCSCVM: remisión.	112
3.1.3.	La responsabilidad del conductor o del propietario del vehículo	112
3.2.	La deuda indemnizatoria: los daños y perjuicios cubiertos	114
4.	Elementos formales	116
4.1.	Carácter consensual del contrato	116
4.2.	La solicitud	117
4.3.	La proposición	119
4.4.	La formalización del contrato de seguro. La póliza.	120
4.5.	La acreditación del seguro obligatorio.	120
4.5.1	Mecanismos de control	120
4.5.2.	Consecuencias del incumplimiento de la obligación de aseguramiento	122
5.	Contenido.	122
5.1.	Obligaciones del asegurador.	123
5.1.1.	El pago de la indemnización. La oferta y la respuesta motivadas	123
A.	Antecedentes normativos	123
B.	La oferta motivada de indemnización	123
C.	La respuesta motivada.	129

5.1.2.	Los intereses de demora	130
A.	Procedencia de su imposición	130
B.	Coexistencia del régimen de oferta y respuesta motivadas con el de art. 20 LCS	130
5.2.	Obligaciones del tomador o asegurado	132
5.2.1.	El pago de la prima	132
A.	Régimen general	132
B.	Impago de la primera prima	133
C.	Impago de las primas sucesivas	136
5.3.	El derecho de repetición del asegurador	137
5.3.1.	Diferencias con la acción subrogatoria.	137
5.3.2.	Supuestos que dan derecho a la repetición.	138
A.	Daños causados dolosamente.	138
B.	Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas	140
C.	Contra el tercero responsable de los daños.	142
D.	Otras causas contempladas en el contrato de seguro y, en particular, la conducción sin permiso de conducir.	143
E.	Cualquier otro supuesto en que proceda la repetición con arreglo a las leyes	144
5.3.3.	Prescripción de la acción de repetición	144
5.3.4.	Aspectos procesales	146
A.	La legitimación activa del asegurador en el proceso penal.	146
B.	Competencia territorial	147
C.	La cosa juzgada	148
5.5.	La acción directa	149
5.5.1.	Consideraciones generales	149
5.5.2.	Excepciones oponibles por el asegurador.	150
i)	Daños sufridos por el conductor	150
ii)	Daños materiales relacionados con el vehículo asegurado.	151
iii)	Daños causados por vehículo robado.	152
iv)	Excepciones basadas en la responsabilidad o no del asegurado: culpa exclusiva de la víctima, concurrencia de culpas y fuerza mayor	152

5.5.3. Excepciones no oponibles por el asegurador. Especial referencia a los convenios entre aseguradoras.	153
5.5.4. La intervención del asegurador en el proceso penal	154
Bibliografía	157

2. ÁMBITO MATERIAL DE LA LRCSCVM

2.1. Consideraciones generales

El art. 1.1 LRCSCVM establece 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».

El legislador remitió la definición de ambos conceptos nucleares, vehículos a motor y hechos de la circulación, al posterior desarrollo reglamentario, lo que no deja de constituir un defectuoso ejercicio de técnica legislativa. No resulta razonable que una norma con rango de ley remita a un reglamento para que delimite su ámbito de aplicación, como tampoco lo es que configure su contenido sobre la base de unos conceptos que ella misma desconoce.

2.2. Vehículos a motor

2.2.1. Concepto

El vehículo de motor es el objeto del contrato de seguro, y viene definido en el art. 1 Reglamento del Seguro Obligatorio (RSOA). En general, se incluyen en este concepto, aquellos vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La referencia expresa a dicha autorización se contiene en los arts. 66 y ss. del 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 (TRLTCVMSV).

En contra de lo que en un principio algunos llegaron a pensar, este requisito no implica que el vehículo necesariamente tenga que portar placa de matrícula para estar incluido en el ámbito de la LRCSCVM. Poco tiempo después de la publicación del nuevo reglamento, las autoridades de tráfico aclararon que tenían la consideración de vehículos a motor aquellos que por razón de sus características técnicas estaban «en disposición» de obtener tal autorización administrativa, aunque de hecho no la tuvieran.

2.2.2. Supuestos de no obligación de aseguramiento

El art. 1.1 RSOA contempla algunos supuestos en los que no resulta obligatorio contratar el seguro. Se trata, en primer lugar, de los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos. Con esta regulación, dichos vehículos no requerirán de un aseguramiento independiente respecto de sus cabezas tractoras. Los daños que puedan causar estarán cubiertos por el SOA de estos últimos, pero solo si la póliza lo recoge expresamente ya que la cobertura no opera de forma automática por la mera circunstancia de estar enganchados.

Tampoco existe obligación de mantener un seguro sobre aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. El reglamentador ha dispuesto esta no obligatoriedad del aseguramiento pensando que en dichas situaciones de baja administrativa del vehículo no resulta razonable hacer soportar al propietario con la carga de concertar o mantener en vigor un seguro que, en principio, no va a cumplir con su función tuitiva.

Ello no quiere decir que estos vehículos queden al margen de la legislación del SOA cuando, incumpliendo sus conductores la prohibición de circular, de hecho lo hagan y causen daños a terceros. De acuerdo con la definición legal de vehículo a motor proporcionada por el RSOA, pueda resultar dudoso que estos vehículos sean incardinables en ella al no ser susceptibles de obtener autorización administrativa para circular. Me inclino, no obstante, a favor de la aplicatoriedad de la legislación sobre el SOA. Consecuentemente, los perjudicados, en caso de no aseguramiento, podrán reclamar la indemnización contra el CCS.

Abonan esta interpretación dos razones fundamentales. La primera pasa por tener en cuenta que, tanto la baja provisional, como la definitiva, son situaciones administrativas potencialmente reversibles, por lo que, al fin y al cabo, el vehículo no deja de encontrarse en disposición de obtener la autorización administrativa. En segundo lugar, la LRCSCVM contempla expresamente la indemnizabilidad a cargo del CCS en los casos de vehículos sin matrícula, al definir el concepto de estacionamiento habitual en España, concepto del que me ocupo en el capítulo II, subapartado 1.2.2.

2.2.3. Casos excluidos de la consideración de vehículos de motor

De acuerdo con el punto 2º del art. 1 RSOA, no estarán incluidos dentro del concepto de vehículo de motor los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias.

Se excluyen también los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo. El artículo 1.1 de este RD define juguetes como: «...todo producto concebido o manifiestamente destinado a ser utilizado con fines de juego por niños de edad inferior a 14 años». En su párrafo segundo señala que los productos enumerados en su anexo I no se considerarán como juguetes, entre los que se encuentran los vehículos con motores de combustión.

Por esta razón, hay que entender incluidos en el ámbito de aplicación de la regulación sobre el SOA a las llamadas «minimotos» (en inglés, *pocket bikes*) o los «karts», vehículos ambos de reducidas dimensiones que no pueden ser utilizados en las vías públicas. Esta inclusión también la sostiene la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones en su informe de 14 de marzo de 2005, en relación a las primeras, así como las SSAP Valencia 10 junio 2009 (JUR 2009, 188653) y Madrid 24 junio 2010 (JUR 2010, 337228), que declararon la responsabilidad civil directa del CCS.

Tal y como pone de manifiesto la SAP de Valencia 10 junio 2009 «a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, tiene la consideración del mismo todo aquel vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado a motor, que incluye a los ciclomotores, remolque y semirremolques, estén o no enganchados, estableciéndose como única excepción los ferrocarriles, los tranvías, los que circulen por vías que le son propias, los vehículos a motor eléctrico que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes o las sillas de ruedas, lo que se desprende de la regulación contenida en el art. 2 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero (...) pues hecho de la circulación es todo aquel que se deriva de la circunstancia puntual de que el vehículo se utilice como un instrumento circulante, con un conductor que maneje los mecanismos de dirección, avance y retroceso, frente a aquellos en los que pudiera utilizarse el vehículo como instrumento contundente, equivalente a cualquier objeto móvil para producir los daños».

Una tercera categoría de vehículos excluidos viene conformada por las sillas de ruedas.

2.3. Hechos de la circulación

2.3.1. Concepto

A los «hechos de la circulación» se refiere el art. 2.1 RSOA, que los define como aquellos derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común⁹.

De esta definición destaca su elemento espacial, esto es, el lugar donde se realiza la conducción del vehículo, y que aparece enunciado de una forma tan amplia que solo deja fuera los lugares inaccesibles para los vehículos, al margen de las exclusiones legales que se realizan en el punto 2º de este art. 2.

Por otra parte, es de entender que, cuando el precepto habla de «conducción», no está pensando únicamente en situaciones en las que el vehículo se encuentre en movimiento. Para llegar a tal conclusión es necesario poner en conexión esta definición que proporciona el Reglamento, con la expresión «con motivo de la circulación» enunciada en el art. 1.1 LRCSCVM al establecer la responsabilidad del conductor del vehículo a motor. Y es que resulta perfectamente asumible la existencia de situaciones en las que, estando parado o estacionado, el vehículo continúa suponiendo un riesgo agravado para terceros, lo que justifica la protección dispensada por el SOA. En esta línea se orienta el Tribunal Supremo, por ejemplo, en sentencias 2 diciembre 2008 (RJ 2009, 417) y 6 febrero 2012 (RJ 2012, 4983), en las que viene a afirmar que no hay obstáculo legal ni jurisprudencial para calificar como hechos de la circulación los siniestros que acontezcan durante paradas ocasionales en la ruta seguida por el vehículo, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor.

9. Sobre el estudio en profundidad del concepto de «hecho de la circulación», es obligado remitirse a la monografía de BADILLO ARIAS, J.A., *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

Más precisamente, el aparcamiento o la simple parada son maniobras de la conducción expresamente reguladas en la Sección 7ª, Capítulo II del Título II, artículos 38 y ss. LTCVMSV.

Múltiples son los ejemplos que cabe aducir en este sentido, acciones como la de detenerse, reiniciar la marcha, permanecer parado esperando que el semáforo se ponga en verde, abrir o cerrar las puertas, etc.

2.3.2. Supuestos excluidos

A) Pruebas deportivas

Según el art. 2.2.a) RSOA, quedan excluidos de la consideración de hecho de la circulación «los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda».

Para estas actividades, la disposición adicional 2ª del RSOA contempla la obligación de suscribir un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes por las cuantías establecidas para el SOA.

En cuanto al ámbito de aplicación de la norma analizada, y aunque esta no lo explicita, cabe decir que se limita a aquellas pruebas deportivas organizadas por organismos públicos o privados, que cuenten con respaldo administrativo. Sería el caso, por ejemplo, de aquellas pruebas organizadas por una Federación automovilística reconocida de forma oficial por la Administración competente. Los eventos que carezcan de autorización, como las carreras clandestinas, sí habrán de ser concebidos, en cambio, como hechos circulatorios.

B) Realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos especiales

También están excluidos los hechos «derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias» (art. 2.2.b) RSOA).

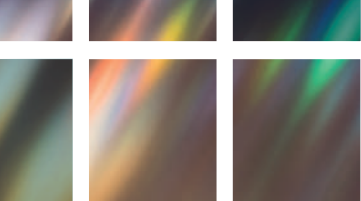
Se trata, en suma, de vehículos que, aunque idóneos para el desplazamiento autónomo, tienen una finalidad primordial distinta al transporte de

personas o cosas, como es la realización de actividades industriales o agrícolas en lugares acotados al público. El principal problema que plantean estos vehículos es que en un momento dado pueden dejar de cumplir con su finalidad principal y causar un daño mientras se trasladan ocasionalmente por la vía pública hacia otro destino. Sería el caso, por ejemplo, de un conductor a bordo de una máquina elevadora que abandona la nave en la que trabajaba para desplazarse a otra cercana, dentro del mismo polígono industrial, momento en el que acaece el accidente.

A tenor de la norma citada, se excluye del ámbito material de la LRCSCVM los daños causados por los vehículos destinados principalmente a las labores industriales o agrícolas mientras se encuentren realizando estas funciones que les son propias. En cambio, sí se considera hecho de la circulación los accidentes en que se vean involucrados estos vehículos cuando circulan por las vías a que se refiere el art. 2.1 («garajes y aparcamientos», «vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos» y «vías o terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común»).

Como se puede apreciar, la cuestión a dilucidar en cada momento, no siempre de fácil resolución, es cuándo el vehículo está realizando o no sus funciones específicas, en cuyo caso no se puede hablar de «hechos de la circulación», y cuándo sirve a la general finalidad circulatoria de transportar personas y cosas, supuesto sí amparado por el SOA.

En palabras de la SAP Pontevedra 1 abril 2005 (JUR 2006, 22695) «cuando se trata de vehículos consagrados a la realización de trabajos de índole industrial (o agrícola) en un sector especial determinado, y sobreviene cualquier accidente durante su uso, el mismo, en tanto el vehículo discurra por aquel concreto y acotado cerco dentro del cual se desarrolla la labor industrial (o agrícola), quedará fuera de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria. Es decir, no se produce la movilización responsabilizadora del seguro obligatorio en el caso de vehículos especiales, cuando el vehículo está siendo utilizado como maquinaria, fuera del fenómeno circulatorio». Para las SSAP Lugo 27 junio 2002 (JUR 2002, 213248) y 3 julio 2002 (JUR 2002, 233080), la solución de la controversia debe pasar por conjugar el concepto de hecho de la circulación que define el RSOA, con la circunstancia de que la causa de los daños o perjuicios reclamados sea el riesgo creado por el conductor. Y como señala la primera de ambas sentencias, «...que un tractor circulando por una carretera atropelle a una persona es un hecho de la circulación, pero que el mismo tractor cause lesiones a una persona mientras está realizando una



Este libro aborda una materia especialmente trascendente, dicho sea este calificativo no solo desde una perspectiva jurídica, sino también social, como es la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor y su seguro. El uso intensivo del automóvil lleva asociada una alta litigiosidad y las respuestas por parte de los Tribunales ante la elevada casuística que se les plantea conducen, a menudo, a la formación de un cuerpo de jurisprudencia con criterios dispares. Esta obra surge con la finalidad de proporcionar, desde una perspectiva general, unos postulados uniformes para la solución a las principales controversias jurídicas que se suscitan en torno a dicha materia.



EF-02800005

GA-20000000