

---

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN ABOGACÍA**

---

---

**Responsabilidad civil derivada de la  
circulación de vehículos a motor.**

**Análisis de la reforma del sistema de  
valoración de daños y perjuicios  
causados a las personas.**

---

**Cristóbal Moraga Ruiz**

[cmoraga@uoc.edu](mailto:cmoraga@uoc.edu)

14-05-2022



## Índice

Resumen .....	5
Tabla de abreviaturas .....	6
<b>1. Introducción</b> .....	<b>7</b>
1.1. Justificación .....	7
1.2. Metodología .....	7
<b>2. Aspectos generales</b> .....	<b>8</b>
2.1. Responsabilidad civil .....	8
2.1.1. Responsabilidad civil extracontractual .....	9
2.1.2. Sistema objetivo y subjetivo .....	10
2.2. Obligatoriedad de contrato de seguro .....	12
2.3. Consorcio de Compensación de Seguros .....	14
<b>3. Sistema de valoración de daños causados a las personas</b> .....	<b>16</b>
3.1. Principios de reparación íntegra y vertebrada .....	18
3.2. Carácter vinculante del sistema de valoración o “baremo” .....	21
<b>4. Causas de exoneración de la responsabilidad civil</b> .....	<b>23</b>
4.1. Culpa exclusiva de la víctima .....	24
4.2. Fuerza mayor extraña a la circulación .....	26
4.3. Concurrencia de culpas.....	27
<b>5. Reclamación de perjuicios</b> .....	<b>29</b>
5.1. Fase prejudicial .....	30
5.2. Reclamación judicial .....	31
<b>Conclusiones</b> .....	<b>35</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>37</b>

---

# **Responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Análisis de la reforma del sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas.**

Cristóbal Moraga Ruiz

Máster Universitario en Abogacía

14-05-2022

## **Resumen**

La circulación de los vehículos a motor es un hecho que día a día se produce y que desafortunadamente provoca accidentes de los que se derivan daños personales y materiales, en ocasiones irreversibles. Por todo ello, es innegable afirmar la existencia de un riesgo inherente para la sociedad en la circulación de los vehículos a motor. Nuestro ordenamiento jurídico contempla la circulación de los vehículos a motor como un hecho jurídico del que se derivan consecuencias jurídicas, reguladas por ley, con tal de resarcir y evitar, en la medida de lo posible, los daños que del mismo se derivan. El sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, conocido como “baremo”, tiene especial relevancia al emplearse como criterio para determinar el resarcimiento económico de daños que se producen en ámbitos diferentes a la circulación de los vehículos a motor. Por medio del presente trabajo, trataremos de profundizar tanto en el Derecho sustantivo como en el Derecho procesal relativos a esta materia con el objetivo de obtener mayor conocimiento en cuanto a sus consecuencias e instituciones, así como de las vías jurisdiccionales que deben seguirse para lograr un resarcimiento efectivo.

## **Tabla de abreviaturas**

Art. – Artículo

Arts. – Artículos

CC – Código Civil

CCS – Consorcio de compensación de seguros

DA – Disposición Adicional

EEMM – Estados miembros de la Unión Europea

EM – Exposición de motivos

LCS – Ley de Contrato de Seguros

LEC – Ley de Enjuiciamiento Civil

LRCSVM – Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de la Circulación de Vehículos a Motor.

RD – Real Decreto

SAP – Sentencia Audiencia Provincial

STC – Sentencia del Tribunal Constitucional

STS – Sentencia del Tribunal Supremo

TS – Tribunal Supremo

UE – Unión Europea

## **1 INTRODUCCIÓN**

### **1.1 Justificación**

La conducción es un fenómeno global que implica graves riesgos para la seguridad y la vida de todas las personas. La cuantificación de los daños personales, sin perjuicio de que también se producen materiales, es una cuestión difícil a la hora su determinación. Por esta razón, en España, en 1995, se elabora el Sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y se anexó a la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Sin embargo, la protección de la víctimas mediante la garantía de una indemnización suficiente, la armonización de las normas nacionales para la seguridad jurídica de los perjudicados y las entidades aseguradoras, así como una respuesta igualitaria que venía exigiéndose por la Unión Europea con la Directiva Comunitaria 2009/103, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, impulsó la necesidad de revisar la legislación vigente en aquel momento en España y su posterior modificación que culmina con la aprobación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, con el propósito de establecer un sistema vigente más justo.

### **1.2 Metodología**

Este estudio, centrado en los efectos sociales y jurídicos, así como en la evolución y regulación de un fenómeno como es la circulación de los vehículos a motor, está fundamentado en una amplia investigación y en la opinión de expertos sobre la materia. Desde la correspondiente legislación, pasada y presente, hasta noticias relacionadas con la temática, artículos científicos y fuentes de interés relacionadas con el objeto de este estudio. Para ello, nos hemos servido de diversos buscadores en la web, desde el recurrido y generalizado Google hasta enciclopedias jurídicas o servidores o utilidades expresamente diseñadas para el apoyo del jurista, casos de Aranzadi, Wolters Kluwer, El Derecho (Lefebvre) o Vlex. También hemos recopilado información a través de publicaciones especializadas tanto escritas como digitales y demás material accesible objeto de nuestro interés disponible en la biblioteca de la UOC y la Fundación Dialnet, de la Universidad de La Rioja.

---

## 2 ASPECTOS GENERALES

Sin perjuicio de que, a lo largo del presente trabajo, profundizaremos en algunos conceptos, es de todo punto necesario realizar una primera aproximación conceptual a determinadas cuestiones para favorecer una mejor comprensión y delimitar objeto y alcance de la exposición que llevaremos a cabo. Por tanto, a continuación, se aporta la definición de algunos términos para evitar que su uso durante el trabajo lleve a confusión y facilitar la lectura y comprensión a cualquier lector que se interese por esta temática.

### 2.1 Responsabilidad civil

Según establece el artículo 1089 del Código Civil, *“las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”*, distinguiéndose entre las obligaciones derivadas de los actos u omisiones constitutivos de ilícitos penales, que conforme al artículo 1092 CC, se rigen por el Código Penal (CP), y aquellas que nacen de acciones u omisiones constitutivas de ilícitos civiles, estableciendo el artículo 1093 CC, que quedarán sometidas a las disposiciones del Capítulo II del Título XVI del Libro IV del CC, denominado: *“De las obligaciones que nacen de culpa o negligencia”*.

Ahora bien, las obligaciones civiles que se deriven de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley pueden producirse en el ámbito de los contratos o fuera de él, generando así, de un lado, responsabilidad contractual<sup>1</sup> y de otro lado, responsabilidad extracontractual o aquiliana<sup>2</sup>.

DÍEZ PICAZO<sup>3</sup> define la responsabilidad como: “la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido”. Así, la responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños y/o perjuicios ocasionados a una o varias personas, en su propia persona o patrimonio, como consecuencia de una acción u omisión culposa o negligente y no penada por la ley, que se produce en forma de incumplimiento de un vínculo contractual o en forma de lesión sin que exista un vínculo contractual previo.

---

<sup>1</sup> Art. 1101 CC

<sup>2</sup> Art. 1902 y ss. CC

<sup>3</sup> DÍEZ-PICAZO, L. & GULLÓN A., *Sistema de Derecho Civil. Vol. II*, Tecnos, 1989, pág. 591

---

### 2.1.1 Responsabilidad civil extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual o aquiliana puede entenderse, en contraposición a la responsabilidad civil contractual, como la obligación nacida de acciones u omisiones, a título de culpa o negligencia, constitutivas de ilícitos civiles, fuera del ámbito de los contratos, es decir, no existe un vínculo contractual anterior a la producción de los hechos entre el autor y el perjudicado.

Esta obligación se traduce, al igual que ocurre en la responsabilidad civil contractual, en el deber de reparación del daño o perjuicio ocasionado en los derechos personales y patrimoniales de la víctima, como consecuencia de la acción u omisión en cuestión.

No obstante, la distinción entre ambas responsabilidades, en ocasiones, es difícil de dilucidar. Esto ocurriría cuando un mismo hecho sea constitutivo de ambas responsabilidades, por ejemplo, los daños ocasionados a las cosas arrendadas, depositadas o transportadas, ya que las disposiciones que tienen por objeto la regulación de este tipo de contratos contemplan estos supuestos y a su vez, en caso de que el contrato en cuestión no lo contemplase, tendría operatividad el artículo 1902 CC. El Tribunal Supremo (TS) se ha pronunciado acerca de este asunto, existiendo una jurisprudencia orientada a priorizar la indemnización de la víctima de una u otra forma. No obstante, se observa una tendencia a excluir la aplicación de la responsabilidad extracontractual cuando el hecho dañoso ocurre en la *“rigurosa orbita de lo pactado”*<sup>4</sup>.

La fórmula empleada por el alto Tribunal puede considerarse ambigua, pues dentro de lo pactado deben incluirse, a su vez, todas las consecuencias que deriven de su naturaleza y que sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley, según lo establecido por el artículo 1258 CC<sup>5</sup>.

De lo que podría entenderse, y así entendemos, que las disposiciones contractuales, relativas a un determinado contrato, que regulen la responsabilidad respecto de un hecho dañoso, serán aplicables con preferencia a las normas sobre responsabilidad extracontractual, reguladas en el Capítulo II del Título XVI del Libro IV del CC. Esta conclusión encuentra otro apoyo argumentativo en la distinción entre las normas

---

<sup>4</sup> STS 1135/2008, de 22 de diciembre; también 349/2012, de 11 de junio.

<sup>5</sup> Art. 1258 CC: “Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley”.

---

generales y especiales, teniendo prevalencia, en cuanto a su aplicabilidad, la *lex specialis*<sup>6</sup>.

En este punto hacemos mención a la Doctrina jurisprudencial de la unidad de culpa civil o yuxtaposición de responsabilidades<sup>7</sup>. A tenor de ésta, la responsabilidad es exclusivamente contractual cuando deriva del incumplimiento de lo *estrictamente* pactado, sin embargo, cuando la responsabilidad derive del incumplimiento de un deber de seguridad exigible conforme a la naturaleza del contrato, el perjudicado podrá optar entre ejercitar alternativa o subsidiariamente la acción de responsabilidad contractual o extracontractual, o bien, aportar los hechos al juzgador para que este califique la responsabilidad de uno u otro modo.

Este aspecto adquiere importancia desde el punto de vista procesal, ya que, aunque el interés en todo caso será la reparación del daño causado por medio de la indemnización de los daños y perjuicios, el plazo de prescripción para exigir responsabilidad contractual es de cinco años (1964.2 CC), mientras que la acción para exigir responsabilidad extracontractual es de un año desde que lo supo el agraviado (1968.2 CC).

### **2.1.2 Sistema objetivo y subjetivo**

La regulación de la responsabilidad extracontractual en nuestro ordenamiento jurídico sigue dos criterios: el sistema subjetivo (la responsabilidad deriva de la culpabilidad) y el sistema objetivo (la responsabilidad deriva de la relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño producido).

Nuestro Código Civil, al regular la responsabilidad extracontractual (arts. 1902 CC<sup>8</sup> y 1903 CC<sup>9</sup>), emplea en mayor medida el criterio subjetivo, es decir, que la imputación de la responsabilidad ha de ser a título de culpa o negligencia.

---

<sup>6</sup> BETTI, E., *Interpretación de la Ley y de los Actos Jurídicos*, Trad: DE LOS MOZOS, J.L., Madrid: Revista de Derecho Privado, 1975, pág. 119

<sup>7</sup> *Derecho Civil. Obligaciones y Contratos (Vol. II)*, Judicatura, Editorial Carperi, Madrid, 2020

<sup>8</sup> Art. 1902 CC: "El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado".

<sup>9</sup> Art. 1903 CC: "El La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder. (...). La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño

---

Sin embargo, también encontramos regulación de supuestos de responsabilidad objetiva, no sólo en el CC (art. 1905), sino en leyes especiales, entre las cuales encontramos: la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, la Ley 12/2011, de 27 de mayo de 2011, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos; la Ley 1/1970, de 4 de abril, de Caza o el Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Profundizando en el sistema de responsabilidad objetiva, que es el que ahora nos interesa, este criterio trata de imputar al agente, directo o indirecto, de una acción u omisión dañosa, que desde el inicio e implícitamente lleva aparejado un riesgo o peligro de provocar un daño o lesión, las consecuencias económicas del daño o perjuicio ocasionado, con independencia de su intencionalidad (o culpabilidad).

La teoría de la responsabilidad objetiva no puede entenderse al pie de la letra, pues confronta principios constitucionales que, por jerarquía normativa, deben cumplirse, como la presunción de inocencia y el principio de no indefensión (art. 24 CE). Por tanto, ha de entenderse que solo ha de imponerse la responsabilidad objetiva a quienes no hayan observado las precauciones exigibles para evitar que su conducta pueda causar un daño a otro (cumplimiento de la señalización vial, obligación de contrato de seguro, uso de cinturones u otras medidas de seguridad, etc.).

En definitiva, para el resarcimiento de los daños ocasionados por una acción u omisión por responsabilidad objetiva será necesario que concurren los siguientes requisitos:

- i. Que entre el autor de la acción u omisión y el perjudicado no exista una relación contractual previa.
- ii. Que exista una acción u omisión voluntaria, que desde su inicio supone un riesgo.
- iii. Que se produzca un daño.
- iv. Que exista una relación de causalidad o nexo entre la acción u omisión y el daño producido que no haya sido interrumpida.

Como puede observarse, en el sistema objetivo de responsabilidad extracontractual, a diferencia del sistema subjetivo, la culpabilidad en forma de dolo o negligencia es independiente para determinar la responsabilidad del daño pues su imputación es

---

objetiva, bastando con probar la relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño.

## 2.2 Obligatoriedad de contrato de seguro

Como ya hemos visto, el sistema de responsabilidad objetiva tiene su ámbito de aplicación, por lo general, cuando se trata de acciones u omisiones voluntarias que desde su inicio ponen en marcha una situación de riesgo. Es decir, el autor comienza un comportamiento que sin ser antijurídico lleva implícito un riesgo.

El ordenamiento jurídico en todos los casos de responsabilidad objetiva impone la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil (art. 2.1 LRCSCVM<sup>10</sup>) a los efectos de que la víctima se asegure la indemnización de los daños derivados de un accidente de tráfico. Dicho contrato queda sujeto a las disposiciones de la Ley de Contrato de Seguro, que por definición presente en su artículo primero<sup>11</sup> y en síntesis remite a que en caso de producirse el evento dañoso, el responsable civil sería el asegurador.

No obstante, el artículo 4.1 LRCSCVM<sup>12</sup> delimita territorialmente la disposición obligacional a todos los vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, es decir, cuando tiene, por lo general, matrícula o placa española, o domicilio habitual en este país con cobertura, eso sí, en todo el Espacio Económico Europeo (EEE) y otros Estados asociados, como por ejemplo, Suiza, o más recientemente, Reino Unido.

---

<sup>10</sup> Art. 2.1 LRCSCVM: “Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata”.

<sup>11</sup> Art. 1 LCS; “El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

<sup>12</sup> Art. 4.1 LRCSCVM: “El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados. Dicha cobertura incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo durante la vigencia del contrato.

---

En cuanto a los importes de la cobertura del seguro obligatorio, el apartado segundo del mismo artículo, distingue entre los daños personales y los materiales, siendo para los primeros de 70 millones de euros por siniestro y 15 millones por siniestro para los segundos. Estos importes se actualizarán conforme al índice de precios al consumo europeo.

Las coberturas del seguro obligatorio también quedan delimitadas materialmente respecto a la figura del conductor, los daños en los bienes transportados o en caso de robo del vehículo causante<sup>13</sup>, lo que sin duda conlleva usualmente a la suscripción de garantías adicionales mediante un seguro voluntario<sup>14</sup>.

La Ley 35/2015 ha modificado el art. 2.2 LRCSCVM, incorporando al texto la necesidad de conocer con veracidad la identificación de la entidad aseguradora que debe asumir los daños y perjuicios ocasionados en un accidente de circulación<sup>15</sup>. Así, las compañías o entidades aseguradoras deberán mantener actualizada y remitir al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, información sobre los contratos de seguro vigentes, siendo su incumplimiento causa de infracción administrativa grave o muy grave en caso de reiteración<sup>16</sup>.

En caso de incumplirse la obligación de aseguramiento, el art. 3 LRCSCVM<sup>17</sup> establece distintas consecuencias jurídicas, tales como la prohibición de circulación, el depósito o precinto del vehículo y la imposición de una sanción pecuniaria.

---

<sup>13</sup> Art. 5 LRCSCVM

<sup>14</sup> Art. 2.5 LRCSCVM

<sup>15</sup> Art. 2.2 LRCSCVM: “Con el objeto (...) de que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar con la mayor brevedad posible las circunstancias relativas a la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de cada uno de los vehículos implicados en el accidente, las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente”.

<sup>16</sup> Arts. 40.3.s) y 40.4.u) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre

<sup>17</sup> Art. 3 LRCSCVM: “1. El incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará: a) La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados. b) El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro. (...). c) Una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 euros de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

---

## 2.3 Consorcio de Compensación de Seguros

El Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, CCS) tiene su origen en la primera Directiva dictada por la UE en materia de responsabilidad civil derivada de hechos de la circulación<sup>18</sup>, exigiendo a los Estados Miembros (EEMM) la creación de una institución que respondiera, subsidiariamente, de los accidentes de circulación producidos por vehículos desconocidos o sin seguro<sup>19</sup>.

En términos del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, el CCS es un instrumento al servicio del sector asegurador español. Es un organismo autónomo, tiene personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, quedando sujeta esta última a su propio Estatuto legal. Tiene su propio patrimonio, sin formar parte del Estado, y sus actuaciones, por tanto, no forman parte de ningún presupuesto público. Debido a su naturaleza de persona jurídica, cuenta con un órgano deliberante, el Consejo de Administración, presidido por el Director General de Seguros y Fondos de Pensiones e integrado por catorce miembros más, siendo estos altos cargos de entidades de seguros privadas y de la administración.

El hecho de crear el CCS con la finalidad de resarcir los daños a las víctimas de accidentes de circulación provocados por vehículos sin seguro obligatorio con carácter subsidiario fue interpretado por algunos EEMM, como es el caso de España, en el sentido de que la víctima debía dirigirse primero contra el conductor del vehículo, y si éste fuese insolvente, acreditarlo, y en ese caso reclamar la indemnización correspondiente al CCS. Esta interpretación es poco garantista de los derechos de las víctimas, y por tanto contraria al espíritu de las leyes en esta materia, por este motivo la UE mediante la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, ha tratado de exigir a los EEMM corregir dicha interpretación, otorgando a los CCS una responsabilidad directa de indemnización de daños en personas y bienes ante la ausencia de aseguramiento<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad

<sup>19</sup> BADILLO ARIAS, J. A., *Tesis doctoral: La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*, Dir. CANDELARIO MACÍAS, M. I., Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pág. 202.

<sup>20</sup> Art. 11.1 b) LRCSCVM

---

Así, la LRCSCVM dispone<sup>21</sup> que, como regla general corresponde al CCS hacerse cargo de la indemnización de la víctima en caso de controversia con la Compañía aseguradora, teniendo derecho de reembolso de la cantidad indemnizada más los intereses legales incrementados en un 25% si ulteriormente se resolviera que corresponde indemnizar a la entidad aseguradora, aunque en la práctica hemos podido observar supuestos<sup>22</sup> en los ni el CCS y la Compañía de Seguros privada asumen la responsabilidad, entrando en la vigencia o no del contrato de seguro como hecho controvertido y produciendo en consecuencia un perjuicio a la víctima, que además de prolongar en el tiempo la obtención de una indemnización, deberá demandar al CCS y a la Aseguradora con el coste económico que esta idea plantea.

En todo caso, el art. 20 LCS<sup>23</sup> establece que el CCS deberá hacer efectiva la indemnización en un plazo de tres meses desde conocida la obligación para no incurrir en mora.

---

<sup>21</sup> Art. 11.1 d) LRCSCVM

<sup>22</sup> Son de interés a este respecto la SAP Sevilla 616/2012, de 17 de diciembre, o la SAP Valencia 1644/2020, de 24 de febrero

<sup>23</sup> Art. 20. 10º LCS: "Cuando el Consorcio de Compensación de Seguros deba satisfacer la indemnización como fondo de garantía, se entenderá que incurre en mora únicamente en el caso de que haya transcurrido el plazo de tres meses desde la fecha en que se le reclame la satisfacción de la indemnización sin que por el Consorcio se haya procedido al pago de la misma con arreglo a su normativa específica, no siéndole de aplicación la obligación de indemnizar por mora en la falta de pago del importe mínimo. En lo restante, cuando el Consorcio intervenga como fondo de garantía, y, sin excepciones, cuando el Consorcio contrate como asegurador directo, será íntegramente aplicable el presente artículo".

---

---

### 3 SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS A LAS PERSONAS

Según la Exposición de Motivos de la ley 35/2015, “*el nuevo Baremo se inspira y respeta el principio básico de la indemnización del daño corporal; su finalidad es la de lograr la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente*”.

Si bien el propósito que la nueva ley persigue es más justo que lo era el anterior sistema<sup>24</sup>, en la gran mayoría de casos, cuando de un daño personal se trata, reponer el estado anterior al accidente resulta prácticamente imposible. Por ello, técnicamente el baremo establece unas tablas indicativas de la indemnización correspondiente en proporción a la identidad del daño sufrido, que tienen por objeto resarcir, tanto el daño físico como el moral, así como aquellos daños económicos derivados del gasto necesario para eliminar o aliviar las dolencias o lesiones, tanto temporales como permanentes, o cualquier consecuencia que traiga causa en el accidente de circulación.

Es doctrina del TS<sup>25</sup> que el derecho de los perjudicados se adquiere por derecho propio sin que pueda este transmitirse por sucesión hereditaria. Así mismo los daños causados por un accidente de circulación determinaran a los perjudicados, que se distinguen entre directos e indirectos. Es un perjudicado directo el conductor de un vehículo a motor que sufre alguna lesión temporal o permanente en su propia persona como consecuencia de un accidente de tráfico, y son perjudicados indirectos las personas con legitimación según las reglas de la LRCSCVM (cónyuge, ascendientes, descendientes y allegados) para ejercitar el derecho de indemnización como consecuencia de un accidente de tráfico.

Como ejemplo traemos dos casos:

- a) El primero<sup>26</sup> trata de un accidente de circulación (atropello) que desencadena el fallecimiento de un varón sin descendencia, siendo sus progenitores y hermana

---

<sup>24</sup> Las mejoras del nuevo baremo ha sido reconocida por numerosos autores, entre los que mencionamos a GARCÍA GARNICA, M.C.; *Aspectos básicos de la responsabilidad civil automovilística*, en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA (dir.) J.; *Manual para la aplicación del Sistema de valoración de daños de la Ley 35/2015*, Sepín, 2015, pág. 23, y a MEDINA CRESPO, en MEDINA CRESPO, M.; *El resarcimiento de los perjuicios personales causados por la muerte en el nuevo baremo de tráfico. Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Bosch, 2015, págs. 24 y 25.

<sup>25</sup> Entre otras, STS 800/2009, de 10 de diciembre, STS 535/2012, de 13 de septiembre o la más reciente STS 453/2021, de 28 de junio.

<sup>26</sup> SJP nº 1 82/2020, 20 de Julio de 2020, de Ávila

perjudicados indirectos por derecho propio, pues no han sufrido el accidente en su propia persona, sin embargo, les perjudica moral y económicamente. La indemnización se valorará<sup>27</sup> con base en la pérdida del ser querido para con los familiares antedichos.

- b) En el segundo<sup>28</sup> encontramos el fallecimiento por accidente del conductor de una motocicleta de 57 años de edad, divorciado y con un único hijo, así como, también, ambos ascendientes y una hermana. En este caso, cabe destacar que la excónyuge no es considerada perjudicada en tanto que el divorcio es anterior al siniestro acontecido, y que se ha satisfecho tanto el cese de los ingresos económicos proveniente de la actividad laboral del fallecido (lucro cesante) como los gastos funerarios y de sepelio (daño emergente).

En caso de que el conductor no falleciera, este sería perjudicado directo y adquiriría él mismo el derecho<sup>29</sup> a ser indemnizado por el daño físico y material sufrido, y el derecho de indemnización de familiares y allegados dependería de la identidad o gravedad de ese mismo daño, en función de si conlleva consecuencias patrimoniales (por ejemplo, ante un supuesto de gran lesionado se derivaría el derecho del cónyuge y sus descendientes a percibir el lucro cesante a causa del cese de la actividad laboral que la víctima desarrollaba, etc.).

Traemos a colación dos nuevos ejemplos:

- a) En el primer caso observado<sup>30</sup>, la víctima del accidente sufre lesiones personales (temporales) a consecuencia de accidente de circulación, reclamando a su vez indemnización por los gastos médicos soportados hasta su curación.
- b) El segundo ejemplo<sup>31</sup>, más complejo, trata de una gran invalidez y una estimación del recurso de casación presentado por la actora, que recurrió la sentencia de instancia y apelación al no contemplar los perjuicios morales de

---

<sup>27</sup> Sección 1ª, Capítulo II, Título IV de la LRCSCVM

<sup>28</sup> SJP nº 1 179/2020, 16 de Julio de 2020, de Zamora

<sup>29</sup> Sección 2ª y/o 3ª, Capítulo II, Título IV de la LRCSCVM

<sup>30</sup> SAP Jaén 1243/2021, 1 de Diciembre de 2021

<sup>31</sup> STS 273/2021, 10 de Mayo de 2021

---

familiares de grandes lesionados que reconocen los arts. 94.2<sup>32</sup> y 110.1<sup>33</sup> LRCSCVM.

Con base en el principio básico de indemnización del daño corporal, la ley 35/2015 introduce un nuevo perjudicado, el allegado a la víctima, que percibirá una cantidad fija cualquiera que sea su edad<sup>34</sup>. Dicha incorporación tiene su fundamento en que la ley anterior no preveía esta figura, excluyendo, por tanto, del derecho a ser indemnizado, a personas con un vínculo sentimental cercano a la víctima diferente al matrimonial o familiar.

Sin embargo, jurisprudencialmente la aplicación de este concepto es bastante restrictiva<sup>35</sup>, pues dicha condición no se extiende a cualquier persona cercana a la víctima, sino que ha de ser una relación especialmente estrecha en parentesco y afectividad y, sobre todo, de convivencia durante al menos 5 años inmediatamente anteriores al fallecimiento.

### **3.1 Principios de reparación íntegra y vertebrada**

Al hilo de la finalidad que persigue la reforma, de establecer un nuevo sistema de indemnización de los daños corporales y materiales derivados de los accidentes de circulación que asegure a la víctima una indemnización efectiva, el título IV de la LRCSCVM, en su capítulo primero dedicado a los criterios generales para la determinación de la indemnización de los daños corporales en el artículo 33 establece que *“la reparación íntegra del daño y su reparación vertebrada constituyen los dos principios fundamentales del sistema para la objetivación de su valoración”*.

Así, la primera idea es la exclusión de la aplicación del sistema de valoración objetiva a los daños materiales, *a sensu contrario* de los artículos 32 y 33 del mismo cuerpo legal.

---

<sup>32</sup> Art. 94.2 LRCSCVM: “También son perjudicados, con carácter excepcional, los familiares de grandes lesionados en los términos establecidos en el artículo 36.3”.

<sup>33</sup> Art. 110.1 LRCSCVM: “El perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados compensa la sustancial alteración que causa en sus vidas la prestación de cuidados y la atención continuada de dichos lesionados cuando han perdido la autonomía personal para realizar la casi totalidad de actividades esenciales en el desarrollo de la vida ordinaria”.

<sup>34</sup> Art. 67.2 LRCSCVM

<sup>35</sup> Por ejemplo, SAP Madrid 199/2018, 16 de Marzo de 2018

---

La segunda es la construcción de un sistema de valoración del daño inspirado en los principios de reparación íntegra y vertebrada.

El principio de reparación íntegra viene recogido en el apartado 2º del artículo 33 de la LRCSCVM y trata de conseguir la más perfecta equiparación entre los daños sufridos y su reparación, de modo que el perjudicado se le restituya a una situación lo más parecida posible a la que se encontraría de no haberse producido el hecho dañoso<sup>36</sup>. Esto presupone que, para obtener un resarcimiento efectivo del daño, la valoración de la indemnización debe tener en cuenta cualquier circunstancia personal, social, familiar y económica de la víctima, incluyendo el daño emergente (gastos de servicios médicos o asistenciales, funerarios, etc.) y el lucro cesante (pérdida de la fuente de ingresos; de la capacidad para obtener ganancias, etc.). El principio de reparación íntegra o “*restitutio in integrum*” exige garantizar la dignidad de las víctimas mediante un “*quantum*” socialmente razonable y ajustado a la identidad del daño provocado que comprenda tanto el daño corporal, como el moral y cualquier extrapatrimonial.

De otro lado, el principio de reparación vertebrada, recogido en el apartado 4º del citado artículo, consiste en la exigencia de realizar una valoración de la indemnización procedente distinguiendo los daños corporales de los patrimoniales y dentro de unos y otros, los diversos conceptos perjudiciales. El TC declaró<sup>37</sup> que fijar una indemnización conjunta o en globo, sin distinguir cada concepto es una vulneración del mandato judicial de motivar las resoluciones y, por tanto, del derecho a una tutela judicial efectiva (art. 24 CE). En consecuencia, el principio de reparación vertebrada se proyecta tanto en la motivación de los fallos judiciales, donde se desglosarán los diversos conceptos indemnizatorios, así como en los acuerdos entre las partes, ya sean judiciales o extrajudiciales (por ejemplo en la oferta motivada de la compañía de seguros) e igualmente en el escrito de demanda con tal de establecer el objeto del procedimiento en virtud del principio procesal de congruencia, y cuando esto no fuese posible, establecer al menos las bases o parámetros aplicables para su determinación.

El principio de vertebración nos exige distinguir en primera instancia los daños materiales de los daños corporales, siendo estos últimos: el fallecimiento, las secuelas

---

<sup>36</sup> GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E., *Tesis doctoral: La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: Especial consideración al daño y su reparación*, Dir. MORENO MARTÍNEZ, J.A., Universidad de Alicante, 2015, pág. 153

<sup>37</sup> STC 36/2006, de 13 de febrero

---

y las lesiones temporales. De modo que, si nos encontrásemos ante un fallecimiento, distinguiremos por cada perjudicado, su perjuicio personal básico, el perjuicio particular si lo hubiere, el perjuicio patrimonial básico y en su caso, el lucro cesante. En cambio, si estuviésemos ante un perjudicado con secuelas derivadas del hecho dañoso, distinguiremos los conceptos indemnizatorios correspondientes a las lesiones temporales (perjuicio personal básico, perjuicio personal particular si lo hubiere, daño patrimonial y en su caso lucro cesante) de los conceptos indemnizatorios correspondientes a las secuelas (ídem). Lo mismo ocurrirá cuando nos hallemos ante una víctima con daños temporales. A su vez, cada uno de estos conceptos de daños corporales cuenta con subcategorías de perjuicios con su correspondiente indemnización determinada en las distintas tablas del baremo. Por ejemplo, para la determinación de la cantidad indemnizatoria en una secuela debemos distinguir la indemnización de las secuelas del perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial, de la indemnización de las secuelas por perjuicio estético<sup>38</sup>.

El resultado que se persigue mediante la aplicación de los dos principios anteriores (reparación íntegra y vertebrada) es la objetivación en la valoración del daño, dotando al sistema de un carácter predeterminado. Esto es, consiste en aplicar las reglas y límites previstos en el sistema de valoración de daños a la hora de determinar la indemnización, de manera que no es posible indemnizar por perjuicios o con importes distintos a los fijados en él<sup>39</sup>.

Sin embargo, la regla general anterior presenta las siguientes excepciones:

- i. En los casos de daños por fallecimiento y secuelas, el legislador, en relación a los perjuicios personales relevantes no previstos en el baremo y con base en el principio de reparación íntegra, permite alegarlos como perjuicios excepcionales<sup>40</sup> estableciendo un límite cuantitativo máximo del 25% de la indemnización del perjuicio personal básico. Esta regla especial no opera para los daños corporales de carácter temporal, ni para los daños patrimoniales.

---

<sup>38</sup> GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E., op. cit., pág. 164.

<sup>39</sup> Art. 33.5 LRCSCVM

<sup>40</sup> Arts. 77 y 112 LRCSCVM

---

- ii. En relación al daño emergente y el lucro cesante derivado del daño por fallecimiento y lesiones temporales, tampoco es de aplicación el principio de objetivación, pues su determinación dependerá de la prueba practicada en juicio.

### 3.2 Carácter vinculante del sistema de valoración o “baremo”

El baremo previsto en la LRCSCVM tiene carácter vinculante para el juez en la determinación del importe a indemnizar única y exclusivamente<sup>41</sup> en materia de accidentes ocasionados por la circulación de vehículos a motor.

Sin embargo, el baremo de circulación, es aplicable en otros órdenes jurisdiccionales distintos al civil y en materias en que concurren daños no patrimoniales<sup>42</sup>, ante la inexistencia en nuestro ordenamiento jurídico de un sistema genérico de la valoración de daños, salvo en supuestos eventuales regulados en leyes especiales<sup>43</sup>. Esta aplicación analógica del baremo de circulación en supuestos de hecho ajenos al ámbito de la circulación de vehículos a motor no tendrá carácter vinculante para el juez a la hora de determinar el importe indemnizatorio correspondiente sino que podrá erigirse, tal y como mantiene el TS<sup>44</sup>, “*como criterio orientador*”.

Así, el sistema de valoración de daños corporales nace de la necesidad de un referente objetivo de valoración económica de daños no patrimoniales que aportase seguridad jurídica en la determinación de las indemnizaciones que, con anterioridad a la entrada en vigor de la ley 35/2015, quedaban sujetas al criterio subjetivo de los jueces produciendo una especie de “*lotería indemnizatoria*”<sup>45</sup>.

El TC se pronunció<sup>46</sup> acerca de este problema declarando que “*antes de esta reforma legal (refiriéndose a la reforma del año 2015 de la LRCSCVM), se había producido una*

---

<sup>41</sup> STS 174/2006, 2 de marzo

<sup>42</sup> STS 262/2015 de 27 de mayo

<sup>43</sup> Art. 9.3 de la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de Protección civil del Derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, o art. 128 del Texto Refundido de la ley General de Defensa de Consumidores y Usuarios, entre otros.

<sup>44</sup> STS 237/2011, de 13 de abril

<sup>45</sup> DE LA CRUZ MARTÍNEZ, A. J., *Tesis doctoral: Responsabilidad civil por daños personales. Baremos de valoración y sus principales problemas en derecho español*, Dir. DEL OLMO GARCÍA, P., Universidad Carlos III de Madrid, 2017, pág. 45, en mención a GARNICA MARTÍN, J.F.; Consecuencias de la Sentencia del Tribunal Constitucional 181/2000, de 29 de junio: La inconstitucionalidad del baremo del automóvil, *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, ISSN 0211-2744, nº 1, 2001, págs. 1784 y 1785;

<sup>46</sup> STC 181/2000, de 29 de junio, FJ 13º

---

*situación de verdadera disparidad de criterios judiciales en orden a la determinación de las cuantías indemnizatorias, no corregida por el sistema procesal de recursos. Esta carencia de un mínimo necesario de uniformidad de criterios en un sector social especialmente sensible para la ciudadanía, era causa de inseguridad jurídica y de permanentes agravios comparativos”.*

## 4 CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Como ya hemos estudiado, el derecho de indemnización de la víctima o los perjudicados derivados de un accidente de circulación de vehículos a motor, requiere la producción de un daño derivado de la misma y una relación o nexo de causalidad entre el acontecimiento dañoso y el conductor autor del mismo. Sin embargo, dicha relación de causalidad puede fracturarse por diversos motivos que constituyen causa de exoneración del conductor a responder civilmente por los daños ocasionados.

En este sentido, dispone la LRCSCVM<sup>47</sup> que *“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”*.

Por su parte, el art. 1.2 LRCSCVM indica que *“cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento”*, añadiendo que *“se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”*, con la excepción, salvo dolo, de supuestos de secuelas y lesiones temporales *“en menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil”*, imponiendo, en todo caso, el deber de mitigar el daño.

De lo anterior se desprende el establecimiento de un sistema de responsabilidad objetivo, que consiste en atribuir a un determinado agente la obligación de indemnizar a otro, independientemente de que haya existido culpa o negligencia en la producción del daño. ROCA TRÍAS<sup>48</sup> destaca tres notas características de este tipo de responsabilidad:

---

<sup>47</sup> Art. 1.1 LRCSCVM

<sup>48</sup> ROCA TRÍAS, E., *Derecho de daños, textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998, pág. 302

---

- i. La responsabilidad se atribuye en razón de la actividad que se desarrolle, independientemente de que haya incurrido o no en culpabilidad.
- ii. La responsabilidad objetiva a un agente determinado productor de un riesgo debe venir predeterminada por una ley o norma con rango legal que así la imponga.
- iii. Sólo serán causas de exoneración del responsable la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor.

Estas dos causas de exoneración (culpa exclusiva de la víctima y fuerza mayor) impiden según gran parte de la doctrina<sup>49</sup> que se llegue a un grado absoluto de objetividad, interpretando que las normas sobre responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor tratan de una responsabilidad “*cuasi objetiva*”.

#### **4.1 Culpa exclusiva de la víctima**

Como acabamos de observar, la ley se refiere a “*la culpa exclusiva del perjudicado*”, sin embargo esta expresión no es del todo acertada, pues la víctima y el perjudicado no siempre se confunden en la misma persona, como es en el caso del fallecimiento, por lo que sería más acertado referirse a la “*culpa exclusiva de la víctima*”<sup>50</sup>.

Antes de continuar, es preciso hacer una distinción entre víctima y perjudicado a los efectos de una mejor comprensión del contenido de este estudio. La víctima es la persona que sufre directamente los daños del accidente, que participa en el mismo y por tanto puede concurrir su participación en la producción del mismo<sup>51</sup>. De otro lado, los perjudicados son personas distintas a la víctima que no participan de los hechos directamente y que por presentar una relación afectiva con la víctima sufren consecuencias dañosas derivadas del accidente, por lo que deben ser resarcidas. Como hemos mencionado anteriormente, hay casos en que la víctima y el perjudicado coinciden en una misma persona (un vehículo colisiona con otro tras saltarse una señal de stop, provocando graves lesiones al conductor del otro vehículo, que no fallece en el acto), en cambio, hay otros casos en que la víctima y el perjudicado no coinciden, siendo

---

<sup>49</sup> Entre otros, REGLERO CAMPOS, L.F. “El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM” en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F. REGLERO CAMPOS, Aranzadi Thomson, Navarra, Tomo II, 2008, pág. 97

<sup>50</sup> BADILLO ARIAS, J. A., op. cit., pág. 126.

<sup>51</sup> BADILLO ARIAS, J. A., op. cit.

---

el fallecimiento el supuesto de hecho por antonomasia. También hay casos<sup>52</sup> en que la víctima fallece como consecuencia de una conducta propia del perjudicado, en estos casos dicha actuación excluiría el derecho a ser indemnizado del perjudicado, sin perjuicio de que concurren perjudicados distintos con derecho a ser resarcidos por el fallecimiento de la víctima<sup>53</sup>. A modo de ejemplo, este último caso se daría en supuestos tales como un accidente de circulación por negligencia del conductor de un vehículo a motor en el cual se encuentran familiares de dicho responsable, falleciendo alguno de los acompañantes.

Una vez aclarado esto, con base en la doctrina jurisprudencial, que puede considerarse bastante restrictiva en relación a esta materia, pasamos a enumerar los requisitos necesarios para la exoneración de la responsabilidad civil por culpa exclusiva de la víctima.

- i. La actuación culposa o negligente de la víctima es única y exclusivamente la causa determinante del accidente de circulación, de manera que fracture el nexo causal entre el hecho dañoso y el conductor del vehículo<sup>54</sup>. Así, argumenta el TS<sup>55</sup> que *"el daño no surgió de actuación culposa alguna del conductor del automóvil, sino que tuvo su causa originaria, eficiente y exclusiva, en la conducta del peatón que provocó así el accidente por su irreflexivo comportamiento, al no haber observado las normas elementales de precaución para acceder y cruzar la carretera, excluyéndose por completo la concurrencia de toda culpa ajena"*.
- ii. Que el conductor del vehículo ponga toda la diligencia requerida por las circunstancias concurrentes, es decir, la observancia de las prescripciones reglamentarias, acomodarse a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar<sup>56</sup>, y efectuar la maniobra oportuna para evitar o atenuar el daño.

Debido al sistema de responsabilidad en que nos encontramos, la prueba de la culpa exclusiva de la víctima recae sobre quién la invoca, esto es, el conductor del vehículo, y sólo podrá enervarse si se justifica la concurrencia de causas de exoneración<sup>57</sup>.

---

<sup>52</sup> SAP Murcia 216/2019, 14 de marzo

<sup>53</sup> SAP Castellón 116/2013, de 15 de marzo

<sup>54</sup> BADILLO ARIAS, J. A., op. cit., pág. 133

<sup>55</sup> Entre otras, STS 83/2010, de 22 de febrero

<sup>56</sup> Art. 1104 CC

<sup>57</sup> STS 40/2013, de 4 de febrero

---

## 4.2 Fuerza mayor extraña a la circulación

La otra causa de exoneración de la responsabilidad civil extracontractual de daños en la circulación es la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo<sup>58</sup>. La ley emplea la expresión “*fuerza mayor extraña a la circulación*”, esto es, un hecho imprevisible e inevitable<sup>59</sup>, por lo que la fuerza mayor en materia de circulación puede sintetizarse como el hecho ajeno al riesgo de la conducción, imprevisible e inevitable, siendo el resto no liberatorios de la responsabilidad del conductor.

El sistema de responsabilidad objetiva imputa la responsabilidad al autor de los hechos salvo que concurra alguna causa de exoneración de responsabilidad, independientemente del elemento subjetivo de culpabilidad. En consecuencia, debe haber hechos no culposos de los que el conductor del vehículo debe responder en caso de producir un daño, tales como los casos fortuitos o intrínsecos al riesgo circulatorio. En la ley, expresamente, aparecen la rotura o fallo de alguna de las piezas o mecanismos del vehículo como casos fortuitos que no tienen efectos liberatorios de responsabilidad para el conductor.

La extensión de la aplicación de los supuestos de fuerza mayor será más restrictiva o amplia según la noción que se tenga acerca del riesgo circulatorio. Algunos autores conciben el riesgo circulatorio de manera global, según esta doctrina, los supuestos de fuerza mayor ajenos al riesgo circulatorio quedarían prácticamente limitados a fuerzas naturales (catástrofes naturales, actos de terrorismo, guerra, etc.)<sup>60</sup>. Coinciden con esta opinión, entre otras, la Audiencia Provincial de Murcia, que analizando<sup>62</sup> los daños provocados a la ocupante de un vehículo por la irrupción de un perro en una autopista, considera que: “*no tiene desde luego amparo en el supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo, como presupuesto o supuesto de hecho que exima de responsabilidad a tal conductor y a su aseguradora en el acaecimiento del accidente ocurrido ante el atropello de dicho perro*”.

---

<sup>58</sup> Art. 1.1 párrafo 2º LRCSCVM

<sup>59</sup> Art. 1105 CC

<sup>60</sup> Los Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil, prevén que la responsabilidad objetiva es objeto de exoneración si el daño es causado por una imprevisible e irresistible fuerza de la naturaleza (fuerza mayor) o por la conducta de un tercero (art. 7:102).

<sup>61</sup> Así lo indica REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 3ª Edición, Aranzadi, pág. 308, defensor de esta tesis.

<sup>62</sup> SAP Murcia 143/2012, de 15 de marzo

---

De otro lado, quienes conciben el riesgo circulatorio respecto de un vehículo individualizado o determinado, y no a la conducción en general, proyectarían una aplicación más extensa de los casos de fuerza mayor<sup>63</sup>. El TS<sup>64</sup> ha mostrado ser partidario de esta tesis, pero sin duda dicho razonamiento es menos garantista dado que excluye de responsabilidad mucha casuística, como por ejemplo en la sentencia que referenciamos, que trata de la colisión de dos vehículos a motor originada por un peatón bajo los efectos del alcohol indicando el Alto Tribunal que *“es evidente que en el presente caso la fuerza mayor ha existido: o porque el resultado se ha producido por virtud de la actividad de una tercera persona por completo ajena a la conducción de los vehículos intervinientes en el evento; o porque en todo caso la acción de ese tercero, visto lo que se ha dejado expuesto en el fundamento segundo de esta sentencia, además de simplemente imprevista, dando con ello lugar a un supuesto de caso fortuito y por ello fuera del marco del art. 1 del Texto Refundido citado, ha provocado la inevitabilidad de la maniobra que condujo a que el evento muerte se hubiere producido, rompiéndose así radicalmente y por virtud de una «vis maior» el vínculo entre la conducta inicial y el resultado producido”*.

### **4.3 Concurrencia de culpas**

La concurrencia de culpas como causa de exoneración de la responsabilidad ha sido tradicionalmente objeto de discusiones doctrinales y jurisprudenciales en cuanto a su aplicabilidad, ya que no se introdujo de manera típica en nuestro ordenamiento jurídico hasta 1995 y cuya regulación se mantiene con idéntica literalidad en la regulación vigente.

La apreciación de la concurrencia de culpas queda sujeta a un conjunto de criterios<sup>65</sup>:

- i. La concurrencia de los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual (acción u omisión, la producción de un daño, la relación de causalidad y la imputabilidad del sujeto).
- ii. La realización de dos conductas por dos sujetos distintos que coadyuvan a la producción del resultado (un daño).

---

<sup>63</sup> MEDINA CRESPO M. *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas. Principios y límites. Compensación de culpas*, Madrid, págs. 64 y ss.

<sup>64</sup> STS 850/1989, de 17 de Noviembre

<sup>65</sup> Así lo indica MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Aranzadi, 2009, págs. 66-68.

---

- iii. La participación en el daño de manera activa u omisiva.
- iv. La idoneidad, autonomía e independencia de la conducta concurrente para ocasionar el daño.
- v. La inexistencia de una relación jurídica previa entre el autor del daño y la víctima.

Una vez quede probada la concurrencia de culpa de la víctima, siendo la carga de la prueba del demandado, las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, se reducirán en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del 75%<sup>66</sup>.

Todo ello, debe entenderse sin perjuicio de la mayor diligencia exigida al conductor de un vehículo a motor, en tanto en cuanto es quien inicia un riesgo potencial intrínseco a la conducción, que a un peatón. En estos casos, se suele hablar de que la trascendencia o gravedad de la negligente actuación del conductor “absorbe” a la de la víctima<sup>67</sup>. Sobre este asunto, según el TS<sup>68</sup>, es jurisprudencia que: *“no es de aplicación la moderación de responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstos en el artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituye causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor”*.

La valoración del grado de participación de la víctima en la producción del accidente, así como la determinación de la indemnización correspondiente, quedan sujetas a la libre discrecionalidad de los jueces sin que haya más criterios establecidos a tal efecto que el límite a la reducción anteriormente mencionado.

---

<sup>66</sup> Art. 1.2 LRCSCVM

<sup>67</sup> SOTO NIETO, F., *La llamada compensación de culpas*, RDP, nº.52, 1968, pág. 415

<sup>68</sup> STS 1130/2008, de 12 de diciembre.

---

## 5 RECLAMACIÓN DE PERJUICIOS

La compañía aseguradora que hubiese contratado el responsable del siniestro estará obligada a indemnizar al perjudicado los daños sufridos, personales y materiales, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según la normativa aplicable, pudiendo exonerarse de la obligación anterior cuando pruebe que los hechos no han dado lugar a la responsabilidad civil.

El perjudicado o sus herederos, pese a no tener ninguna relación jurídica con la aseguradora, tienen acción directa contra ella para reclamar la indemnización que corresponda, pudiéndola ejercitar dentro del plazo de un año<sup>69</sup> tras el cual, de no haberse interrumpido, prescribirá.

Se plantean, pues, dos cuestiones en aras de clarificar dos aspectos fundamentales como son el transcurso de los plazos y la prescripción.

Respecto a la primera, es una cuestión de interés la fecha a partir de la que debe iniciarse dicho cómputo. El Código Civil<sup>70</sup> señala que el plazo para ejercitar la acción de responsabilidad extracontractual es de 1 año “desde que lo supo el agraviado”, lo que resulta controvertido, pues podría valorarse como tal fecha la de ocurrencia del hecho, o la de alta médica o sanidad de las lesiones. No obstante, es doctrina reiterada del TS<sup>71</sup> que, con carácter general, *“el momento del alta definitiva es el momento en que las secuelas han quedado determinadas y en el que comienza la prescripción de la acción para reclamar la indemnización”*. Por tanto, el *dies a quo* comenzará a contar desde la fecha en que se establezca *“la curación de las lesiones (médicamente se entiende que han curado) y se fijan las secuelas que pueden quedar”*, puesto que sólo y exclusivamente a partir de ese momento *“el perjudicado estará en condiciones de poder reclamar con conocimiento de todos los datos”*<sup>72</sup>.

Por otro lado, la LRCSCVM<sup>73</sup> señala que dicha interrupción de plazos *“se prolongará hasta la notificación fehaciente al perjudicado de la oferta o respuesta motivada*

---

<sup>69</sup> Art. 7.1 2º LRCSCVM

<sup>70</sup> Art. 1968.2 CC

<sup>71</sup> Por todas, STS 688/2017, de 19 de diciembre

<sup>72</sup> STS 22/2015, de 19 de enero

<sup>73</sup> Art. 7.1 4º LRCSCVM

---

*definitiva*”, o inclusive, tal y como señala PERALES CANDELA<sup>74</sup>, desde el momento en que deba interpretarse el eventual silencio de la aseguradora, lo que ocurrirá sin transcurrir el plazo de tres meses sin respuesta. En todo caso, según estableció el TS en la ya lejana STS de 31 de enero de 1986, el plazo de un año comenzará a correr de nuevo por entero.

## 5.1 Fase prejudicial

En caso de que el perjudicado o los herederos no hubieran sido indemnizados, con carácter previo al ejercicio de la acción directa en vía judicial, deberán comunicarle los hechos a la aseguradora y pedir la indemnización correspondiente.

La LRCSCVM<sup>75</sup> exige que el contenido de dicha comunicación debe poner de manifiesto toda la información que sea relevante respecto de la reclamación (identidad de las partes y los vehículos participantes, circunstancias del hecho, información médica y/o asistencial, etc.) con objeto de documentar lo acontecido y posibilitar a la aseguradora la cuantificación del daño, debiendo emitir ésta en el plazo de tres meses:

- a) Una oferta motivada de indemnización, para el caso de que considere suficientemente fundada la reclamación. Para que sea válida deberá ajustarse a los requisitos impuestos en la ley<sup>76</sup>, salvo riesgo de que no surta los efectos previstos<sup>77</sup> y, en consecuencia, incurrir en mora<sup>78</sup>.
- b) Una respuesta motivada<sup>79</sup> con indicación del motivo que impide efectuar la oferta de indemnización, bien sea porque no esté determinada la responsabilidad, bien porque no se haya podido cuantificar el daño o bien porque existe alguna otra causa que justifique el rechazo de la reclamación, que deberá ser especificada.
- c) Vencido dicho plazo sin respuesta de la aseguradora, comenzarán a devengarse intereses de demora<sup>80</sup>.

---

<sup>74</sup> PERALES CANDELA, M., *Dies a quo en la determinación del plazo de prescripción para reclamar por accidentes de tráfico tras la Ley 35/2015*, 2016. Recuperado de: <https://elderecho.com/dies-a-quo-en-la-determinacion-del-plazo-de-prescripcion-para-reclamar-por-accidentes-de-trafico-tras-la-ley-352015>

<sup>75</sup> Art. 7.1 3º LRCSCVM

<sup>76</sup> Art. 7.3 LRCSCVM

<sup>77</sup> Ejemplo de lo citado puede observarse en la SAP Málaga 35/2012, de 18 de enero, SAP Madrid 250/2011, de 18 de julio o SAP Jaén 241/2011, de 27 de septiembre

<sup>78</sup> Art. 9 LRCSCVM

<sup>79</sup> Art. 7.4 LRCSCVM

<sup>80</sup> Art. 9 LRCSCVM

---

En todos los casos, en supuesto de disconformidad o rehúse del perjudicado respecto de la oferta o respuesta motivada, o silencio de la aseguradora, las partes podrán acudir de forma voluntaria a un procedimiento de mediación<sup>81</sup> en el plazo de dos meses o bien acudir a la vía jurisdiccional oportuna para la reclamación de los daños y perjuicios correspondientes<sup>82</sup>, para lo cual será condición “*sine qua non*” acreditar la presentación de la reclamación al asegurador y la oferta o respuesta motivada, si se hubiera emitido por el asegurador. La inobservancia de este aspecto podría suponer la inadmisión a trámite de la demanda<sup>83</sup>.

## 5.2 Reclamación judicial

Las acciones u omisiones de las que se deriva algún daño para un tercero, ya sea en su persona o en su patrimonio, pueden ser constitutivas de ilícitos civiles o penales, según estén o no previstas como delitos en el Código Penal. En este sentido, debe mencionarse que la reforma del Código Penal operada en el año 2015<sup>84</sup> derivó en importantes consecuencias para los perjudicados de accidentes de tráfico al suprimir la figura de la falta, lo que conlleva, en la práctica, que la mayor parte de los siniestros (imprudencias leves) se hayan despenalizado. No obstante, la posterior modificación legal<sup>85</sup> llevada a cabo en este ámbito ha introducido tres nuevos supuestos<sup>86</sup> que habrán de considerarse imprudencia grave por disposición de ley, aumentando la punición en este tipo de conductas y tipificando como delito el abandono del lugar del accidente.

Así, sin perjuicio de que un siniestro en la circulación de lugar a un ilícito penal, y por consiguiente produzca responsabilidad criminal aparejada de la responsabilidad civil correspondiente, en la mayoría de supuestos, para la reclamación de perjuicios ocasionados por accidentes de tráfico debe acudir al orden civil.

A dicha vía judicial podrá dirigirse el perjudicado como consecuencia del rechazo, rehúse o, directamente, la imposibilidad de alcanzar un acuerdo con la aseguradora, lo

---

<sup>81</sup> Art. 14 LRCSCVM

<sup>82</sup> Art. 7.8 1º LRCSCVM

<sup>83</sup> Arts. 7.8 2º LRCSCVM y 403.2 LEC.

<sup>84</sup> LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

<sup>85</sup> Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente.

<sup>86</sup> Arts. 142 bis, 152 bis y 382 bis

---

que provocará que estemos legitimados para instar un procedimiento declarativo. Dependiendo de si cuantía de la demanda es superior, o igual o inferior a 6.000,00€, se dilucidará por Juicio Ordinario (art. 249.2 LEC) o Juicio Verbal (art. 250.2 LEC), respectivamente.

En cuanto a su contenido, deberá acreditarse la existencia del accidente, recabando toda prueba sobre el origen del mismo, así como las consecuencias derivadas del mismo (partes de lesiones, informes de asistencias médicas y/o sanitarias, dictámenes médico-periciales, etc.). A estos efectos, la jurisprudencia<sup>87</sup> ha recogido que la declaración amistosa de accidente firmada por los contendientes tendrá presunción “*iuris tantum*” de veracidad, y por ende, gozará de valor probatorio en el proceso. También deberá aportarse los documentos que acrediten la presentación de la reclamación previa y la oferta o respuesta motivada de contestación, si la hubiera.

A continuación, pasamos a analizar algunas cuestiones judiciales que, por su habitualidad, consideramos de interés en materia de reclamación de perjuicios:

a) Daños personales en supuesto de colisión entre dos vehículos

Es doctrina consolidada del TS<sup>88</sup> que, en supuestos de colisión entre sí de dos vehículos, sin que haya determinación sobre la aportación de cada uno a la producción del hecho, y sin que ninguno de los conductores consiga probar su ausencia de culpa o negligencia en la contribución del riesgo, dado que cada conductor responde por el riesgo que genera la conducción de su vehículo, y por inversión de la carga de la prueba, cada uno responderá del total de los daños personales producidos a los ocupantes del otro vehículo al considerar 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*”.

Lo anterior viene fundamentado en dos razones concretas:

---

<sup>87</sup> SAP Valencia 15/2005, de 18 de enero

<sup>88</sup> STS 536/2012, de 10 de septiembre, 40/2013, de 4 de febrero o 312/2017, de 18 de mayo, entre otras.

---

- i. En materia de daños personales, el régimen legal de la responsabilidad civil en este ámbito viene fundamentada en “*principios de solidaridad social con las víctimas*” más que en los principios tradicionales de la responsabilidad civil extracontractual, atribuyendo al conductor una “*responsabilidad sin culpa*” que, únicamente, quedaría excluida por culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo<sup>89</sup>.
- ii. Las coberturas del seguro obligatorio no incluyen al conductor del vehículo asegurado, por lo que en supuestos de lesiones o incluso muerte del mismo, al estar a cargo del seguro del vehículo contrario, se obtiene indemnización por los daños y perjuicios sufridos.

b) Daños materiales en supuesto de colisión entre dos vehículos

En el mismo supuesto del caso anterior, pero respecto a daños materiales o en los bienes por colisión recíproca, si ninguno de los conductores consigue probar que no incurrió en culpa o negligencia, y, por ende, no fuera posible determinar el grado o porcentaje de culpa de cada conductor, el TS<sup>90</sup> ha declarado la presunción *iuris tantum* de concurrencia de negligencia por parte de ambos conductores y cada uno de ellos responderá del 50% de los daños materiales ocasionados al otro.

BLASCO GASCÓ<sup>91</sup> coincide en que, de entre las posibles soluciones aplicables a los hechos, la referida “*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 debe tenerse presente que la falta o ausencia de prueba y, por consiguiente, la incapacidad de atribuir una mayor o menor responsabilidad a las partes no implica la posibilidad de que, realmente, sólo uno de los conductores haya sido el causante del daño.

No obstante, es habitual que pueda demostrarse la diligencia de alguno de los vehículos participantes en el siniestro, lo que obligará a resarcir al responsable civil por los daños

---

<sup>89</sup> Art. 1.1 LRCSCVM

<sup>90</sup> STS 294/2019, de 27 de mayo.

<sup>91</sup> BLASCO GASCÓ, F.P., Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019), Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos, *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina. Civil y Mercantil*, Dykinson, 2020, pág. 325

---

materiales ocurridos al perjudicado, que tendrá derecho a la reparación en virtud del principio "*restitutio in integrum*", "*inclusive cuando el coste de reparación es superior a su valor venal, (...) el perjudicado debe quedar "indemne", es decir, en condiciones análogas a las que tenía antes del evento dañoso*<sup>92</sup>".

---

<sup>92</sup> SAP Ourense 407/2017, de 15 de noviembre y SAP Madrid 364/2018, de 20 de septiembre

---

## CONCLUSIONES

En primer lugar, debemos destacar de entre los elementos que configuran la responsabilidad civil en materia de circulación de vehículos a motor la atribución de responsabilidad, en virtud del riesgo originado por la conducción de un vehículo, al conductor del mismo, determinándolo como sujeto responsable. También responderá de forma solidaria el propietario no conductor cuando esté vinculado con este por alguna relación de las tipificadas en el art. 1903 CC o 120.5 CP, responsabilidad que cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó la debida diligencia. El perjudicado podrá dirigir su reclamación al asegurador del vehículo en virtud de la acción directa que le atribuye la ley, o en caso de falta de cobertura o falta de aseguramiento del riesgo, al Consorcio de Compensación de Seguros.

### II

Otro de los elementos constitutivos de responsabilidad es la relación de causalidad. En virtud del sistema de responsabilidad objetiva o “cuasi objetiva” se han establecido unas determinadas presunciones de causa-efecto entre el riesgo producido por la circulación y las circunstancias lesivas o perjudiciales que aparezcan como consecuencia de las primeras, salvo que concurran causas de exoneración que produzcan una ruptura del nexo de causalidad entre la acción y el daño. De entre ellas, destacan la culpa exclusiva o la fuerza mayor en la conducción como forma completa de exoneración de responsabilidad, y la concurrencia de culpas como causa incompleta, reduciéndose la indemnización en proporción a la participación de la víctima en la producción del accidente hasta un máximo del 75%.

### III

De entre las reglas generales destacan los principios estructurales de reparación integral y vertebrada del daño. El primero promueve una equiparación entre los daños sufridos y su reparación, restituyendo al perjudicado a su situación anterior. Sin embargo, y aunque han mejorado notablemente las indemnizaciones, siguen existiendo dos graves problemas: i) el perjuicio personal siempre tendrá un cierto componente subjetivo, siendo difícilmente valorable con exactitud el *pretium doloris*, y ii) la existencia de topes o límites indemnizatorios, con algunas excepciones. Por su parte, la reparación vertebrada exige efectuar una distinción entre los diferentes conceptos indemnizables, distinguiendo los daños materiales de los corporales y, de entre estos, los relativos a

---

fallecimiento, lesiones definitivas (secuelas) o lesiones temporales, y sobre cada uno de ellos los relativos al perjuicio personal básico, el perjuicio particular si lo hubiere, el daño o perjuicio patrimonial y en su caso, el lucro cesante, evitando la fijación de indemnizaciones a cantidad alzada.

#### IV

En los supuestos de daños provocados por muerte, la ley contempla la aparición de nuevos sujetos perjudicados como los allegados, atribuyéndole el derecho a indemnización si concurren los requisitos previstos de convivencia y especial cercanía, y excluye de los mismos a parientes en los que concurren circunstancias que evidencien la inexistencia del perjuicio a resarcir. En caso de que no hubiera fallecimiento, también se ha mejorado el tratamiento de los daños derivados por lesiones permanentes o secuelas en familiares o consecuencias patrimoniales en supuestos de grandes lesionados.

#### V

El carácter vinculante del baremo únicamente es exigible en supuestos de accidentes ocasionados por la circulación de vehículos a motor. Sin embargo, en la actualidad se ha consolidado como un referente objetivo de valoración económica que aporta seguridad jurídica en la cuantificación de indemnizaciones de daños corporales anteriormente sujetas a la discrecionalidad y subjetividad de la decisión judicial, sirviendo como criterio orientador para otras materias y/o órdenes jurisdiccionales.

#### y VI

La fase previa o extrajudicial, imprescindible con carácter previo a la interposición de acciones judiciales, exige una comunicación sobre las circunstancias del hecho al responsable del accidente, identificando debidamente los vehículos participantes y los perjudicados que pudiere haber. En caso de que la oferta motivada de la Compañía Aseguradora no fuera de agrado, o se efectuara respuesta motivada por la misma rechazando la reclamación, quedaría abierta la vía judicial. La nueva legislación exige la aportación de un informe médico como elemento esencial para la determinación de la cuantía del daño corporal y/o moral, debiendo el lesionado prestar la debida colaboración en el reconocimiento y valoración que de los mismos realice el responsable civil obligado a repararlos.

---

## BIBLIOGRAFÍA

- [1] AGÜERO RAMÓN-LLIN, E. (2018), *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico*, Tirant lo Blanch.
- [2] BADILLO ARIAS, J. A. (2015), *Tesis doctoral: La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*, Dir. CANDELARIO MACÍAS, M. I., Universidad Carlos III de Madrid.
- [3] BETTI, E. (1975), *Interpretación de la Ley y de los Actos Jurídicos*, Trad: DE LOS MOZOS, J.L., Revista de Derecho Privado.
- [4] BLASCO GASCÓ, F.P. (2020), Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019), Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos, *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina. Civil y Mercantil*, Dykinson,
- [5] COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑO CORPORAL (2020), *Informe Razonado previsto por la D.A. de la Ley 35/2015*, Ministerio de Justicia & Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación digital.
- [6] DERECHO CIVIL. OBLIGACIONES Y CONTRATOS. (Vol. II) (2020) Judicatura, Editorial Carperi.
- [7] DE LA CRUZ MARTÍNEZ, A. J. (2017), *Tesis doctoral: Responsabilidad civil por daños personales. Baremos de valoración y sus principales problemas en derecho español*, Dir. DEL OLMO GARCÍA, P., Universidad Carlos III de Madrid.
- [8] Díez-PICAZO, L. & GULLÓN A. (1989), *Sistema de Derecho Civil. Vol. II*, Tecnos,
- [9] DIOS DE DIOS, M.A. (2016), Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. Nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, *Revista de Derecho UNED*, 2016-01-01 (18).
- [10] FERNÁNDEZ GALLEGO, M.M. (2018), *La Responsabilidad civil en el Riesgo de circulación*, JM Bosch.
- [11] FUENTES GÓMEZ, J.C. (2010), Las modificaciones procesales para las entidades aseguradoras tras la reforma del texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor por la Ley 21/2007, de 11 de julio: el auto ejecutivo: la oferta y respuesta motivada en el proceso civil, *Boletín del Ministerio de Justicia nº 2102*.
- [12] FOLGUERAL GUTIERREZ, T. (2021), *Responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor: guía práctica sobre la responsabilidad civil generada por accidentes de circulación (2ª edición)*, Colex.
- [13] GARCÍA GARNICA, M.C. (2015), "Aspectos básicos de la responsabilidad civil automovilística" en *Manual para la aplicación del Sistema de valoración de daños de la Ley 35/2015*, Dir. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA J., Sepín.
- [14] GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E. (2015), *Tesis doctoral: La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: Especial consideración al daño y su reparación*, Dir. MORENO MARTÍNEZ, J. A., Universidad de Alicante.
- [15] GARNICA MARTÍN, J. F. (2001), Consecuencias de la Sentencia del Tribunal Constitucional 181/2000, de 29 de junio: La inconstitucionalidad del baremo del automóvil, *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía nº 1*.
-

- [16]GAYO LAFUENTE, J. L. & ESTELLA LÓPEZ, A. (1997), *Consortio de compensación de seguros y la responsabilidad civil de la circulación. Manual práctico de las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros en el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los vehículos motor*, Comares.
- [17]LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. (2021), *Responsabilidad civil y valoración de los daños y perjuicios causados*, Atelier.
- [18]MACIÁ GÓMEZ, R. (1996), *Delitos y faltas relacionados con la circulación de vehículos a motor en el Código Penal de 1995: aspectos generales: la responsabilidad civil*, CEDECS.
- [19]MEDINA CRESPO M. (1994), *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas. Principios y límites. Compensación de culpas*, Madrid
- [20]MEDINA CRESPO, M. (2015), *El resarcimiento de los perjuicios personales causados por la muerte en el nuevo baremo de tráfico. Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, JM Bosch.
- [21]MONTERROSO CASADO, E. (2009), *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Aranzadi.
- [22]REGLERO CAMPOS, L.F. (2008) Art. "El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM" en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F, REGLERO CAMPOS, Aranzadi
- [23]REGLERO CAMPOS, L.F. (2013), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 3º Edición, Aranzadi.
- [24]RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR. PASO A PASO (2021), 2ª Edición, Colex
- [25]REVISTA DE DERECHO DE LA CIRCULACIÓN (2016), *Dies a quo en la determinación del plazo de prescripción para reclamar por accidentes de tráfico tras la Ley 35/2015*, Lefebvre
- [26]ROCA TRÍAS, E. (1998), *Derecho de daños, textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- [27]SOTO NIETO, F. (1968), *La llamada compensación de culpas*, RDP nº.52.
- [28]XIOL RIOS, J.A. (2006), *La utilización del sistema legal de la Ley 30/95 para valorar los daños corporales producidos al margen de los hechos de la circulación. Apuntes de jurisprudencia*, Congreso sobre Responsabilidad Civil. Cáceres.