

RESPUESTAS MEMENTO
FRANCIS LEFEBVRE

100 Preguntas sobre Tráfico

Fecha de edición: 7 de junio de 2021



Esta obra ha sido realizada
a iniciativa y bajo la coordinación
de la Redacción de
Francis Lefebvre

© Francis Lefebvre
Lefebvre-El Derecho, S. A.
Monasterios de Suso y Yuso, 34. 28049 Madrid. Teléfono: (91) 210 80 00
clientes@lefebvre.es
www.efl.es
Precio: 33,28 € (IVA incluido)

ISBN: 978-84-18647-54-3
Depósito legal: M-20154-2021

Impreso en España
por Printing'94
Paseo de la Castellana, 93, 2º - 28046 Madrid

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. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.



Plan general

	<u>nº marginal</u>
Capítulo I. Responsabilidad civil e indemnización de daños	100
Capítulo II. Responsabilidad patrimonial de la Administración	400
Capítulo III. Seguro de vehículos	500
Capítulo IV. Aspectos penales	650
Capítulo V. Cuestiones procesales	750
Capítulo VI. Normativa sobre circulación y procedimiento sancionador	950
	<u>Página</u>
Tabla Alfabética	105

Abreviaturas

CCS	Consortio de Compensación de Seguros
Const	Constitución española
CP	Código Penal (LO 10/1995)
DEV	Dirección Electrónica Vial
DIR	Directiva
DLEG	Decreto legislativo
ELCCS	Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros (RDLeg 7/2004)
ET	Estatuto de los trabajadores
FIVA	Fichero Informativo de Vehículos Asegurados
JCA	Juzgado de lo contencioso administrativo
JPI	Juzgado de primera instancia
L	Ley
L 35/2015	Reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación
L 37/2015	Ley de Carreteras (L 37/2015)
LAJEIP	Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas (L 52/1997)
LAJG	Ley de Asistencia Jurídica Gratuita (L 1/1996)
LCS	Ley de Contrato de Seguro (L 50/1980)
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil (L 1/2000)
LECr	Ley de Enjuiciamiento Criminal (RD 14-9-1882)
LJCA	Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa (L 29/1998)
LO	Ley orgánica
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial (LO 6/1985)
LPACAP	Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (L 39/2015)
LPRL	Ley de prevención de Riesgos Laborales (L 31/1995)
LRBRL	Ley de Bases del Régimen Local (L 7/1985)
LRCSCVM	Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (RDLeg 8/2004)
LRJSP	Ley de Régimen Jurídico del Sector Público (L 40/2015)
LTSV	Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDLeg 6/2015)
OC 35/2014	Orden Circular sobre Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos
OMC	Organización Médica Colegial
RD	Real decreto
RDLEG	Real decreto legislativo
RD 1215/1997	Disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo
RD 1507/2008	Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor
RGC	Reglamento General de Conductores (RD 818/2009)
RGCi	Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003)
RGV	Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998)
RJFHN	Régimen jurídico de funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional (RD 128/2018)
RPST	Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RD 320/1994)
SMI	Salario mínimo interprofesional
SOA	Seguro obligatorio del automóvil

TRLGSS	texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (RDLeg 8/2015)
TCo	Tribunal Constitucional
TS	Tribunal Supremo
TSJ	Tribunal Superior de Justicia

Introducción

Son muchas las incertidumbres que se generan tanto en materia de exigencia de responsabilidad civil y/o penal por accidentes de tráfico como en materia de normas sobre circulación y procedimiento sancionador por infracciones cometidas durante la conducción de vehículos a motor.

Para resolverlas, Lefebvre viene prestando soporte a través del **servicio de consultoría** de Tráfico en el que, día a día, nuestros expertos en esta materia dan respuesta a las dudas que nos plantean nuestros suscriptores.

El contenido de esta obra recoge aquellas cuestiones que han sido más consultadas en fechas recientes y se ofrecen sistematizadas por capítulos. Así, el capítulo I aborda el tema de la **responsabilidad civil e indemnización de daños**, tanto materiales como personales; en el capítulo II se habla de la **responsabilidad patrimonial de la Administración** ante los accidentes de tráfico; el capítulo III ahonda sobre diferentes cuestiones relacionadas con el **seguro de vehículos**; en el capítulo IV se examinan algunos **aspectos penales** relacionados con los vehículos a motor, como son los delitos contra la seguridad vial; en el capítulo V se analiza las **cuestiones procesales**, tanto civil como penal; y, por último, el capítulo VI está dedicado tanto a la **normativa sobre circulación** como al **procedimiento sancionador** a seguir en caso de infracciones de tráfico.

En todo caso, las respuestas expresan el criterio u opinión de la Editorial, sometido a cualquier otro igualmente fundado en Derecho.

CAPÍTULO I

Responsabilidad civil e indemnización de daños

100

Prueba sobre la posición que ocupaba el perjudicado en el vehículo cuando ocurrió el accidente

La relevancia de la cuestión planteada está fuera de toda duda puesto que, de tenerse por acreditado que la demandante era la **conductora del único vehículo implicado** en el accidente, la misma no tiene derecho a indemnización (TS 3-11-08, en un supuesto de fallecimiento del conductor, único involucrado en el accidente).

No puede existir responsabilidad por el **daño causado a uno mismo**, encontrándonos en este caso ante un supuesto de exclusión de la responsabilidad en un sistema general de responsabilidad objetiva o por riesgo creado por el conductor con motivo de la circulación. Es clara la falta de cobertura en el ámbito del seguro obligatorio, dada la falta de alteridad, así como por el tenor literal de la LRCSCVM art.5.1, en su redacción introducida por L 21/2007. Según dicho precepto, la cobertura del seguro de suscripción obligatorio no alcanza a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente. La respuesta difiere en el supuesto de que existiera un seguro voluntario, en cuyo caso nos encontraríamos ante un seguro de accidentes, y no de responsabilidad civil.

Existen algunas sentencias en las que se plantea la cuestión aquí analizada, sobre la existencia de dudas en relación con la **posición que ocupaba el perjudicado dentro del vehículo** (AP Huelva 15-3-19, AP Madrid 22-3-17).

En la primera de ellas se había seguido previamente un procedimiento penal por un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y sin permiso, que terminó con sentencia absolutoria, al no **quedar demostrado** que el denunciado fuera el conductor del vehículo, en aplicación del principio in dubio pro reo. En el procedimiento civil: (i) Las **declaraciones** de los agentes de la Guardia Civil, que oyeron que uno de los ocupantes preguntaba al lesionado si se había dormido; (ii) las manchas de sangre en el asiento del conductor; (iii) y el **informe pericial** aportado, cuya conclusión es que las lesiones son compatibles con un golpe del antebrazo del conductor contra el suelo al volcar incluso con cinturón de seguridad, constituyen un cúmulo de indicios que llevan a tener por **probada la conducción** por parte del actor.

En la segunda resolución citada se concluye, por el contrario, que la demandante no era conductora, sino copiloto. Al margen de considerar que ha podido producirse una variación de la línea argumental de defensa, basada inicialmente en la inexistencia de **relación causal**, se valora negativamente que la compañía no haya aportado la grabación de la llamada efectuada para comunicar el siniestro, así como que el perito médico no hiciera constar en su informe la mayor posibilidad de que la lesión se sufriera por el conductor que por el ocupante, para posteriormente hacer tal afirmación en el acto del juicio.

A la vista de las sentencias expuestas, es preciso recopilar las **pruebas** que pudieran acreditar la secuencia de hechos, principalmente, llamadas para comunicar el accidente en las que espontáneamente, dada la inmediatez del mismo, son más creíbles las manifestaciones. Será asimismo determinante que se haya mantenido una postura coherente a lo largo de la fase extrajudicial sobre la posición de lesionados. Resultaría interesante también hacer hincapié en que no se obtiene beneficio alguno en faltar a la verdad sobre este extremo (por ejemplo, ocultar que el conductor estaba bajo los efectos del alcohol).

Se considera que la falta de propuesta de la médica que erróneamente hizo constar que la lesionada era la conductora puede valorarse negativamente, y el hecho de la

misma no recuerde el motivo de recoger tal afirmación puede confirmar que se trata más de un error que un dato objetivo.

Por otra parte, se le debería preguntar si las lesiones por las que se reclama son compatibles con la **posición de copiloto**. No debe descartarse la citación del marido, con independencia de la valoración que se haga de su testimonio, ya que es la única persona que presenció el siniestro.

105

Reclamación frente al CCS por daños materiales sufridos en accidente causado por vehículo desconocido

El ejercicio de la acción contra el CCS nace de un derecho de carácter singular y extraordinario que reconoce al perjudicado la LRCSCVM art.11.1.a) y el ELCCS art.11.3, el cual ha de cumplir la **obligación de indemnizar** en sustitución de la aseguradora del vehículo desconocido causante del daño, frente a la que cabía la acción directa prevista en la LRCSCVM art.7.1.

Conforme al LRCSCVM art.11.1.a), corresponde al CCS, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, indemnizar a quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por **siniestros ocurridos en España**, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido. Solo indemnizará daños materiales si, como consecuencia de un accidente causado por un **vehículo desconocido**, se hubieran derivado daños personales significativos, que la propia Ley reserva a los supuestos de «muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días».

Resulta especialmente reseñable en la interpretación de este precepto la AP Barcelona 23-5-11. En ella se explica que aquél es el resultado de la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Dir 2005/14/CE, que modifica, entre otras, la Dir 84/5/CEE. La Dir 84/5/CEE art.1 señala la obligación de cada Estado de crear o autorizar un organismo que tenga la misión de indemnizar los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado. No obstante, autoriza a los Estados miembros a limitar o excluir la intervención del referido organismo en caso de **daños materiales** causados por vehículo no identificado, salvo que se hubieran derivado daños corporales significativos a alguna víctima del mismo accidente. Se reconoce a los Estados la determinación de las condiciones para que los **daños corporales** se consideren significativos, aunque se apunta la posibilidad de que tengan en cuenta, entre otros factores, si las lesiones requirieron asistencia hospitalaria.

La razón de la limitación o exclusión del deber de indemnizar el daño cuando concurren daños materiales se encuentra en la **posibilidad de fraude**, es decir, en la facilidad para atribuir a un vehículo desconocido la causación de un daño originado por la propia impericia del conductor, lo que daría lugar a un enriquecimiento injusto.

Añade la citada sentencia que tal presunción de fraude no puede ceder siquiera en aquellos casos en que la **prueba del siniestro** fuera patente, esto es, cuando tal posibilidad de fraude debiera quedar descartada, pues nos encontramos ante una presunción *ope legis* que no admite prueba en contrario, en la medida en que el reconocimiento por el legislador de la referida indemnización de los daños materiales solo se admite si concurre además un resultado lesivo significativo, y ni la ley estatal ni las directivas comunitarias contemplan la posibilidad de que tal la presunción de fraude pueda ser desvirtuada.

Asimismo, descarta que la posible inconstitucionalidad de la LRCSCVM art.11, que el recurrente fundamenta la limitación del acceso de los ciudadanos a los tribunales de justicia a fin de ser resarcidos de los daños materiales causados por vehículo desconocido. Ello es así porque, como apunta la sentencia, ni siquiera los derechos fundamentales reconocidos como tales en la Const, tienen el carácter de derechos absolutos sino que en ocasiones entran en conflicto con otros derechos de igual naturaleza y los tribunales deben ponderar unos y otros, por lo que en mayor medida el derecho que defiende la recurrente a ser resarcido del daño material causado por el siniestro de autos (que no es un derecho fundamental) solo será admisible si concurren los **requisitos** que la ley establece para su reconocimiento, sin que peligre el

derecho a la tutela judicial efectiva por el hecho de que se inadmita la pretensión por no concurrir de tales requisitos, pues la indicada tutela se presta siempre que se obtenga de los tribunales una resolución fundada en derecho.

Para poder demandar al CCS, el ELCCS art.20 establece como requisito de procedibilidad, tanto para la **interposición de demanda** declarativa como para la ejecutiva con base en el auto de cuantía máxima, la acreditación fehacientemente de que el Consorcio fue requerido judicial o extrajudicialmente de pago y que desde dicho requerimiento transcurrió un plazo de tres meses sin haber sido atendido.

Con este requerimiento se cumpliría el requisito de la **reclamación previa** previsto en la LRCSCVM art.7. Por otra parte, dicho precepto debe ponerse en relación con la norma citada en el párrafo anterior, en el sentido de que el CCS deberá emitir en el plazo de tres meses oferta o respuesta motivada.

Asimismo, es preciso tener en cuenta la LAJEIP art.15, que atribuye la **competencia territorial** para conocer de las reclamaciones frente a aquél corresponde a los Juzgados y Tribunales que tengan su sede en las capitales de provincia, en Ceuta o en Melilla. Esta norma se aplicará con preferencia a cualquier otra sobre competencia territorial que pudiera concurrir en el procedimiento. Por ejemplo, por lo que respecta a los procedimientos en los que se reclama al CCS una indemnización por los daños derivados de un accidente de circulación, será preferente a la norma competencial recogida en la LEC art.52.1.9º, sin perjuicio de que puedan coincidir, cuando el siniestro haya tenido lugar en el partido judicial de la capital de provincia.

Accidente ocurrido en Marruecos: responsable español y víctima marroquí

110

La AP Málaga 10-10-14, en relación con la competencia, y la AP Málaga 29-12-16 resuelven un supuesto igual que el planteado.

Por lo que respecta a los tribunales competentes, el citado AAP Málaga 10-10-14 declara que lo son los españoles. Recuerda que la controversia debe resolverse conforme a los criterios que en materia de extensión y límites de la **jurisdicción española** establecen la LOPJ y, en su caso, a lo previsto en los convenios internacionales suscritos por España que sean de aplicación.

La resolución analizada se remite a la LOPJ art.22 vigente en ese momento, si bien ahora hay que tener en cuenta, tras la reforma operada mediante LO 7/2015, la LOPJ art.22 ter y 22 quinquies, aptdo.b). Aunque este último en principio abocaría a la incompetencia de los tribunales españoles, al no haber ocurrido el hecho dañoso en España, considera de aplicación la regla general del **domicilio del demandado** en España, como ocurre en el caso cuestionado con el conductor del vehículo matriculado en España y causante del siniestro y la compañía aseguradora.

En el mismo sentido, el AAP Madrid 25-4-18 recuerda que la regla general es la atribución de competencia por el domicilio del demandado [LOPJ art.22 ter], sin que sea asumible la referencia a la LOPJ art.22 quinquies, por tener aplicación la norma en defecto de sumisión expresa o tácita aunque el demandado no tuviera su domicilio en España. Afirma que esta norma no es de aplicación por concurrir el presupuesto determinante de la **atribución de competencia** al ser presentada la demanda en el domicilio de la demandada, sin que sean asumibles las referencias que llevan a atribuir la competencia a los tribunales del lugar en que tuvo lugar el accidente.

La AP Málaga 29-12-16 determina la **Ley aplicable**, que es la marroquí. Para alcanzar dicha conclusión se acude, en primer lugar, a los convenios o tratados suscritos por España y Marruecos sobre esta materia, lo que conduce al Convenio 4-5-71, sobre Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por Carretera, hecho en La Haya. Este Convenio fue ratificado por España y publicado en el BOE el 4-11-87. A este Convenio también se adhirió Marruecos el 26-4-10 y entró en vigor en dicho país el 25-6-10. La aceptación por España de la adhesión de Marruecos a este Convenio fue publicada en el BOE el 11-7-11.

Según el Convenio 4-5-71 art.3, la Ley aplicable será la interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente. No obstante, el Convenio 4-5-71 art.4 establece algunas **excepciones** a la regla anterior, atendiendo a los vehículos y a las personas

implicadas en el accidente, según fuesen uno o varios vehículos, el lugar de matriculación de los mismos, las víctimas, lugar de residencia, si eran ocupantes o no del vehículo, etc. Ninguna de tales excepciones resulta aplicable al caso concreto planteado ya que, aunque la víctima se encontraba en el lugar del accidente fuera del vehículo (de hecho, resultó atropellada por aquél), solo resultaría aplicable la ley interna del Estado en el que vehículo esté matriculado (en este caso España), si la víctima hubiera tenido su **residencia habitual** en el Estado en que dicho vehículo estuviere matriculado. En el caso planteado la víctima tenía su residencia en Marruecos, por lo tanto, al no resultar aplicables las excepciones del Convenio 4-5-71 art.4, hay que estar a la regla general del Convenio 4-5-71 art.3.

Por lo que respecta a la **prueba de la ley marroquí**, la AP Málaga 29-12-16 se remite a la L 29/2015 art.33 (*De la prueba del Derecho extranjero*) que establece que la prueba del contenido y vigencia del Derecho extranjero se someterá a las normas de la LEC y demás disposiciones aplicables en la materia. Y que los órganos jurisdiccionales españoles determinarán el valor probatorio de la prueba practicada para acreditar el contenido y vigencia del Derecho extranjero de acuerdo con las reglas de la sana crítica.

También hay que tener en cuenta la LEC art.281.2, que señala que serán objeto de prueba la costumbre y el derecho extranjero, salvo que las partes estuviesen conformes en su existencia y contenido y sus normas no afectasen al orden público. El **derecho extranjero** deberá ser probado en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el Tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación.

115

Utilización de vehículo a motor para la comisión de hecho delictivo: ¿es hecho de la circulación cubierto por el seguro obligatorio?

El RD 1507/2008 art.2 establece que, a los efectos del seguro obligatorio de vehículos, son **hechos de la circulación** los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el RD 1507/2008 art.1 (definición de vehículo de motor a efectos de responsabilidad civil en la circulación y obligación de aseguramiento), 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 común, excluyéndose aquellos supuestos en los que el vehículo sea utilizado como instrumento para la comisión de hechos dolosos contra las personas y los bienes.

No obstante, la determinación del concepto de hecho de la circulación resulta controvertida cuando concurren **acciones delictivas dolosas**. En concreto, la TS 7-2-01 considera que el único supuesto excluido del seguro sería el de la utilización del vehículo sólo como instrumento para la comisión del delito, pero quedaría incluido cuando, utilizándose el vehículo para el fin que le es propio, de desplazarse de un sitio a otro, se aprovecha esa situación para acometer deliberadamente a una persona mientras circula.

En el mismo sentido se pronuncia la AP Córdoba 22-6-04 que, con cita a la anterior, considera que únicamente quedaría excluida del seguro la **utilización del vehículo** sólo y exclusivamente como instrumento para la comisión del delito, pero no cuando en el curso de la conducción se comete un delito doloso. Asimismo, la TS 11-2-15 afirma que quedan incluidos los casos en los que, circulando un vehículo, se cree un peligro no autorizado que después llega a concretarse en un **daño o lesión**, pero no será considerado hecho de la circulación el empleo del vehículo como instrumento, con dolo directo, encaminado a la causación del daño.

Como **excepción a la cobertura** del seguro obligatorio, la AP Granada 4-10-05 excluye la responsabilidad del CCS ante las lesiones sufridas por la conductora de un ciclomotor que desde otro ciclomotor es empujada para volcar su vehículo apoderándose de él. En el mismo sentido se pronuncia la AP Valencia 15-6-04, al obedecer las lesiones sufridas por la ocupante de un ciclomotor al robo de su bolso por el procedimiento del tirón perpetrado desde otro ciclomotor.

Por su parte, el Acuerdo no Jurisdiccional TS 24-4-07 establece que «no responderá la aseguradora con quien tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil cuando el vehículo de motor sea instrumento directamente buscado para causar el daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor».

En definitiva, se excluye la responsabilidad del seguro obligatorio de vehículo cuando el vehículo sea **instrumento directamente buscado** para causar el daño material o personal derivado del delito.

Si atendemos al hecho del **alunizaje** y los daños causados al local, entendemos que los mismos podrían enmarcarse en una conducta dolosa y por ello excluida del ámbito de cobertura del seguro obligatorio a los efectos de lo dispuesto en el RD 1507/2008 art.2.3.

Al respecto, podemos citar también la AP Madrid 8-3-19, que condena al autor del alunizaje como autor de un **delito de robo con fuerza** y le condena a abonar la responsabilidad civil a la entidad aseguradora que había respondido de los daños ocasionados en las instalaciones donde se lleva a cabo el robo mediante la técnica de alunizaje. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, si nos referimos a los daños causados por dicha actuación (el alunizaje) a un tercero, podría considerarse que nos encontramos ante un hecho de la circulación, como reconocen algunas sentencias, al no tratarse del fin directamente perseguido.

En concreto, la AP Madrid 13-3-09 consideró hecho de la circulación cubierto por el CCS los daños sufridos por un **vehículo estacionado** que fueron causados por un vehículo robado que carecía de seguro en vigor cuando fue utilizado como instrumento de alunizaje contra el escaparate de un establecimiento. La responsabilidad del CCS viene determinada a juicio del Tribunal por la **ausencia de seguro** del vehículo robado causante de los daños y por el hecho de que la producción de los mismos se considere hecho de la circulación.

120

Indemnización en caso de fallecimiento de lesionado en accidente circulatorio antes de la estabilización lesional y por causas ajenas al siniestro

En el supuesto enjuiciado por la TS 10-12-09, las aseguradoras condenadas recurrieron en casación al entender que el fallecimiento prematuro de la víctima del accidente, dos años después del mismo, por causas ajenas a aquél, debía tenerse en cuenta para **disminuir la indemnización** correspondiente.

Sobre esta cuestión relativa al **fallecimiento prematuro** de la víctima también se pronunció la TS 13-9-12; en este caso, aquélla falleció tiempo después del accidente, por causa del mismo, a los cinco meses de recibir el alta definitiva.

Teniendo en cuenta la confusión creada en estos supuestos, especialmente por lo que respecta a la **cuantificación de la indemnización** correspondiente, el legislador ha optado por regular esta circunstancia en la LRCSCVM art.44 a 47, introducidos por L 35/2015.

En primer lugar, hay que distinguir los siguientes supuestos:

– La **víctima fallece en el accidente** como consecuencia del mismo, en cuyo caso correspondería indemnizar a los perjudicados previstos en la LRCSCVM art.62 conforme a la Tabla 1, que recoge las indemnizaciones por muerte.

– La **víctima no fallece en el momento del accidente**, sino en otro posterior, antes de fijarse la indemnización, que es la situación que regula la LRCSCVM art.44 a 47.

En este último caso, pueden darse dos **circunstancias**:

– El fallecimiento se produce como consecuencia de las lesiones derivadas del accidente.

– La muerte es resultado de una causa ajena al siniestro (lo que ocurre en este caso, en el que la víctima fallece por COVID-19).

Antes de morir, la víctima ha sufrido un período de lesiones temporales y, en su caso, unas secuelas, que deben ser indemnizadas. Los legitimados para el cobro de dicho importe son los **herederos del finado** (que pueden o no coincidir con los perjudicados por causa de muerte de la LRCSCVM art.62), ya que se considera que la

indemnización ya había ingresado en el patrimonio de la víctima antes de su fallecimiento (de ahí la mención expresa a los herederos que hace la LRCSCVM art.44 y 45).

Además, si el óbito deriva de las lesiones sufridas en el siniestro, se devengará la indemnización por fallecimiento, que corresponde a los perjudicados recogidos en la LRCSCVM art.62. En este caso, la LRCSCVM art.47 establece la **compatibilidad de la indemnización** que corresponde a los herederos con la indemnización que corresponde a los perjudicados por causa de muerte. Obviamente, si la muerte obedece a causas ajenas al accidente, el seguro obligatorio no cubre la misma.

El **cálculo** de la indemnización por lesiones temporales en caso del fallecimiento del lesionado antes de fijarse la indemnización está regulado en la LRCSCVM art.44. El importe se fijará de acuerdo con el **tiempo transcurrido desde el accidente** hasta la estabilización de las lesiones (a partir de ese momento, lo que procedería es indemnizar por secuelas, si las hay), o en su caso, hasta el fallecimiento, si éste es anterior. Y ello conforme a la LRCSCVM art.134 a 143 y la Tabla 3 del Anexo.

Concretar la indemnización por **secuelas** en caso de fallecimiento del lesionado, tras la estabilización y antes de fijarse la indemnización, resulta algo más complejo y debe hacerse conforme a las reglas de cálculo previstas en la LRCSCVM art.45, que a su vez se remite a la tabla técnica actuarial TT2 contenida en el Anexo. Conforme a dichas reglas, se indemniza:

- En concepto de **daño inmediato**, el 15% del perjuicio personal básico que corresponde al lesionado de acuerdo con las tablas 2.A.1 (Baremo Médico) y 2.A.2 (Baremo Económico).

- Además, a las cantidades que correspondan al porcentaje restante del perjuicio personal básico (es decir, el 85% = 100 – 15 de daño inmediato), así como a la aplicación de las tablas 2.B (perjuicio personal particular) y 2.C (en lo relativo al lucro cesante, no al daño emergente, por el motivo que se expondrá en el párrafo siguiente), en proporción al tiempo transcurrido desde la fecha de la estabilización hasta el fallecimiento, teniendo en cuenta la **esperanza de vida** del fallecido en la fecha de la estabilización. Para ello, es preciso acudir a la tabla técnica de esperanza de vida (TT2) incluida en el Anexo.

Finalmente, la indemnización del **daño emergente** o gastos derivados de las lesiones (que no se tienen en cuenta en la LRCSCVM art.45) comprende exclusivamente aquellos en los que se haya incurrido hasta la fecha del fallecimiento (LRCSCVM art.46).

En consecuencia, en el supuesto que ha sido planteado, no procede indemnización alguna por causa de muerte y la correspondiente a las lesiones temporales y a las secuelas se calculará conforme a lo dispuesto en la LRCSCVM art.44 y 45.

125

Indemnización por lucro cesante de persona dedicada a las tareas del hogar familiar

Una de las principales novedades introducidas por L 35/2015, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, es que se valora el **trabajo no remunerado** de la dedicación a las tareas del hogar familiar a los efectos de reconocer en estos casos una indemnización por lucro cesante.

En el caso planteado, se entiende que la dedicación a las **tareas del hogar familiar** es en exclusiva y no parcial, puesto que no se aportan datos de los que se derive lo contrario.

Resulta imprescindible para el correcto cálculo de la **indemnización por lucro cesante**, en caso de perjudicados que se dedican a las tareas del hogar familiar, tener en cuenta el punto 2:4:1 de la Guía de Buenas Prácticas elaborada por la Comisión de Seguimiento del Baremo.

En cuanto al lucro cesante derivado de las **lesiones temporales**, en primer lugar, es preciso advertir que la indemnización por pérdida o disminución de dedicación a las tareas del hogar es **incompatible** con el resarcimiento de los gastos generados por

la sustitución de tales tareas. Es decir, en el caso de que se resarza el coste de una persona contratada para la ejecución de los trabajos domésticos que realizaba el perjudicado antes del accidente, no se tendrá derecho a una indemnización por lucro cesante (LRCSCVM art.143.1).

En el caso de que proceda la indemnización por este último concepto, la dedicación a las tareas del hogar **se ha de valorar** en la cantidad diaria de un SMI anual hasta el importe máximo total correspondiente a una mensualidad en los supuestos de curación sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos (LRCSCVM art.143.4).

En los demás casos, es decir, cuando las secuelas superen los tres puntos (al menos, cuatro), que es el supuesto planteado, la norma se remite a la LRCSCVM art.131, según el cual:

- Se valora el trabajo no remunerado de dedicación en exclusiva a las tareas del hogar de la unidad familiar en el equivalente a un SMI anual.
- En unidades familiares de dos o más personas dicha equivalencia se incrementa en un 10% del SMI anual por cada persona menor de edad, con discapacidad o mayor de 67 años que conviva con el lesionado en la unidad familiar, sin que ese incremento adicional pueda superar un SMI anual y medio.

La **suma obtenida** mediante la aplicación de la LRCSCVM art.131 se divide entre 365 para conocer el importe diario y se multiplica por el número de días en los que se ha estado imposibilitado para desempeñar estas tareas del hogar de la unidad familiar, sin limitación alguna como ocurre cuando el lesionado estabiliza sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos (en el supuesto que nos ocupa, los 30 días que se reconocen de pérdida temporal de calidad de vida en grado moderado).

- art.131: 1 SMI = 12.600 euros/365 = 34,52 euros diarios.
- 30 días × 34,52 = 1.035,6 euros.

Por lo que respecta al cálculo de la indemnización por **lucro cesante derivados de las secuelas**, en el caso de lesionados dedicados a las tareas del hogar familiar, se utilizan las tablas 2.C.4 (en caso de incapacidad absoluta) o 2.C.5 (en caso de incapacidad parcial, entendida como imposibilidad de llevar a cabo las tareas fundamentales del hogar siempre que pueda realizar otras distintas). El **grado de incapacidad** no solo determina la tabla aplicable, sino la forma de valorar la dedicación a las tareas del hogar:

- Absoluta: se valora trabajo no remunerado en el equivalente a un SMI anual + 10% por cada persona menor de edad, con discapacidad o mayor de 67 años que conviva con el lesionado en la unidad familiar (máximo un SMI anual y medio) en unidades familiares de más de dos personas.
- Total: 50% de las cantidades señaladas en el apartado anterior.

Supongamos que en el caso planteado la lesionada sufriera una incapacidad total, los ingresos a tener en cuenta serían:

$$1 \text{ SMI} = 12.600 \text{ euros} / 2 = 6.300 \text{ euros.}$$

Conforme recoge la LRCSCVM art.127.2, cuando el **ingreso neto del lesionado** se encuentre entre dos niveles de ingreso neto previstos en las tablas 2.C que correspondan (en este caso, que consideramos una incapacidad total, la 2.C.5), se asigna el lucro cesante correspondiente al límite superior, en este caso, 9.000 euros.

La indemnización viene determinada por la **edad de la víctima** (en el momento de la estabilización lesional que, en este caso, entendemos que es la misma que la que tenía en el accidente), 59 años. La casilla donde confluyen los ingresos de hasta 9.000 euros y la edad de 59 años, arroja un total de 14.398 euros.

Uno de los factores que se tienen en cuenta como elemento reductor del lucro cesante son las **pensiones públicas** a que tenga derecho el lesionado pero, en el caso de los lesionados que no perciben ingresos por dedicarse a las tareas del hogar de la unidad familiar, las cantidades que se fijan se incrementan en un 25% (LRCSCVM art.132.5).

En este caso: 14.398 euros + 25% = 17.997,5 euros.

130

Responsabilidad por daños ocasionados por vehículo sustraído: robo de uso Vs hurto de uso

La LRCSCVM art.5.3 excluye de la cobertura del ámbito del seguro de suscripción obligatoria de vehículos los daños personales y materiales ocasionados por un **vehículo robado**; considerándose como tal aquél que responda a las conductas tipificadas en el CP.

Del mismo modo, la LRCSCVM art.11.a.c) establece que entre las funciones del CCS se encuentra la de indemnizar **daños a las personas y en los bienes**, ocasionados en España por un vehículo que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso. Dicho precepto especifica además que el vehículo causante de los daños debe haber sido objeto de robo o robo de uso.

Por su parte, el RD 1507/2008 art.8 establece que, a los efectos de la **exclusión de cobertura** del seguro obligatorio de los daños ocasionados por un vehículo robado, se entiende como tal exclusivamente el que haya sido objeto de las conductas tipificadas como robo y robo de uso en el CP art.237, 244 y 623.3 (precepto este último derogado por LO 1/2015).

De este modo, entendemos que resulta claro el ámbito de **cobertura del CCS** por los daños ocasionados por un vehículo robado, limitándose a aquellos supuestos en los que concurra el concepto de robo en sentido estricto, con ánimo del autor de apropiación definitiva, o el robo de uso.

Por tanto, para que se determine la **responsabilidad civil del CCS** respecto de los daños causados a terceros, la sustracción del vehículo causante de los mismos debe ser considerada como robo o robo de uso, tal como disponen los preceptos invocados.

En este sentido, la AP Sevilla 5-10-17 considera que la exención de la responsabilidad de la aseguradora no podrá ser apreciada en los supuestos de sustracción del vehículo causante si en esa sustracción no concurren los elementos definidores del robo de fuerza en las cosas o violencia en las personas, entendiéndose suficiente la existencia de un **atestado policial** en el que el propietario indica que había dejado el vehículo cerrado al no poder verificar dicha circunstancia por resultar el vehículo siniestro total, a fin de considerar que concurren los elementos definidores del robo y, por ende, la responsabilidad del CCS.

La AP Cádiz 10-1-00 entiendo que basta con que conste la concurrencia de los elementos del delito de robo, sea o no de uso, para que el CCS haya de responder frente al perjudicado.

Consecuencia de lo anterior, deben acreditarse los elementos del tipo penal del delito de robo a fin de que surja la responsabilidad del CCS por los daños ocasionados.

En este sentido, el ATS 26-9-19 se pronuncia sobre los **elementos del delito de robo** relativos a la violencia o intimidación, señalando que, para apreciar el delito de robo, la violencia o intimidación sobrevenidas no deben ser posteriores ni desconectadas de la sustracción sino que han de formar parte del apoderamiento. Afirma que resulta factible la transmutación del hurto en robo siempre que los actos contra la vida, seguridad e integridad física de la persona hayan incidido en el *iter criminis* del delito proyectado e iniciado y éste no hubiera alcanzado la consumación.

De este modo, sin perjuicio de que la sustracción del vehículo se produjera como consecuencia de la **pérdida de llaves del vehículo**, lo que a nuestro juicio sería difícilmente incardinable como delito de robo, pueden existir otros elementos definitorios del delito de robo en la sucesión de los hechos que lleven a su calificación como tal.

Finalmente, respecto de los daños que causados por el vehículo robado, la TS 20-7-04 excluye de la **indemnización** derivada del accidente al autor del delito doloso, así como aquellos daños a las personas y en los bienes sufridos por quienes ocupen voluntariamente el vehículo causante del siniestro conociendo dicha circunstancia (TS 16-10-03).

Régimen de responsabilidades y eventual calificación como hecho de la circulación de accidente ocurrido durante examen práctico en circuito cerrado para obtención del carné A1

Se plantea si el supuesto que a continuación se describe puede calificarse como un **hecho de la circulación**, conforme a la LRCSCVM, y, en su caso, quién sería responsable del pago de la indemnización por las lesiones derivadas del mismo: un menor sufrió un accidente conduciendo una motocicleta dentro del circuito cerrado habilitado para el examen de obtención del carné A1.

En la legislación española se regula el concepto de hecho de la circulación en el RD 1507/2008 art.2.

Se incluye el **riesgo creado** por la conducción de los vehículos, 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 común (RD 1507/2008 art.2.1).

Conforme a lo expuesto, el **circuito cerrado** en el que se desarrollan los exámenes prácticos para la obtención del permiso A1, parece integrarse perfectamente en los lugares descritos.

Se excluye del concepto de hecho de circulación una serie de supuestos en los que no puede subsumirse el planteado en esta consulta (RD 1507/2008 art.2.2, 2.3):

- no se produce el siniestro durante la celebración de una **prueba deportiva**;
- no se estaban realizando **tareas industriales o agrícolas** por vehículos a motor especialmente destinados para ello;
- no está excluida la aplicación de la **legislación sobre tráfico**, circulación de vehículos a motor y seguridad vial al circuito cerrado en el que tuvo lugar el accidente; y
- no se utiliza el vehículo como instrumento de la **comisión de delitos** dolosos contra las personas y los bienes, sino para la obtención de un permiso para conducir motocicletas.

En cualquier caso, la normativa a la que se ha hecho referencia es insuficiente para determinar el alcance de lo que deba entenderse por hecho de la circulación. Esto es así porque, tal y como ha repetido en reiteradas ocasiones el TJUE, el concepto de circulación de vehículo (lo que nosotros denominamos *hecho de la circulación*), es un concepto autónomo del **Derecho de la UE**. Efectivamente, esta materia ha sido regulada por cinco directivas sobre aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros, sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurarse: Primera Dir 72/166/CEE; Segunda Dir 84/5/CEE; Tercera Dir 90/232/CEE; Cuarta Dir 2000/26/CE y Quinta Dir 2005/14/CE.

Todas ellas han sido derogadas y sustituidas por la Dir 2009/103/CE, la cual está siendo objeto de revisión (Propuesta de Directiva por la que se modifica la Dir 2009/103/CE, 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).

Uno de los objetivos de esta Propuesta es incluir en la directiva una definición del concepto de circulación de vehículo. Parte para ello de la **jurisprudencia del TJUE**. En concreto, se tienen en cuenta las siguientes resoluciones, que se habían dictado hasta ese momento: STJUE 4-9-14, STJUE 28-11-17 y STJUE 20-12-17.

Con posterioridad se han dictado otras resoluciones que deben ser también tenidas en cuenta, como STJUE 20-6-19 y ATS 11-12-19.

En la primera de las sentencias citadas se concluye que el concepto de circulación de vehículos incluye la utilización de un vehículo conforme a la función habitual del mismo. La segunda aclara que la **función habitual de un vehículo** comprende toda utilización del mismo como medio de transporte. Finalmente, la tercera sentencia añade que está comprendida la conducción de vehículos automóviles con independencia de las características del terreno donde se desarrolle.

A la vista de la jurisprudencia del TJUE, parece que el siniestro expuesto en la consulta puede calificarse como hecho de la circulación, ya que se produce cuando el vehículo estaba siendo utilizado conforme a la función del mismo de servir como **medio de transporte** para realizar un examen práctico con la finalidad de obtener el permiso A1, sin que sea relevante que se realizara en un circuito cerrado.

Por lo que respecta a la **responsabilidad del pago de la indemnización**, cabe entender que, conforme a lo dispuesto en la LRCSCVM art.5.1, las lesiones por las que se pretende reclamar no están cubiertas por el seguro de responsabilidad civil obligatorio del automóvil, al no tener el conductor de la motocicleta condición de tercero, sino de responsable del siniestro. Adviértase que, conforme al RGC art.55.4, en relación con la LTSV Anexo I.1, en el caso de motocicletas no existe doble control de mandos, por lo que el **único conductor** en este caso sería el examinando, único que maneja el mecanismo de dirección o va al mando del vehículo. No obstante, aunque ésta es la respuesta mayoritaria de los tribunales (entre otras, AP Barcelona 20-3-18 y AP Santa Cruz de Tenerife 14-6-19), hay quienes excluyen de la condición de conductor a los alumnos que aún no han obtenido la correspondiente licencia (AAP Soria 26-11-15).

Todo ello sin perjuicio de que pudiera fundamentarse la responsabilidad, en su caso, en la existencia de una póliza que tuviera alguna **cobertura adicional y voluntaria** que cubriera las lesiones del conductor (AP Málaga 24-11-15), o que quedara acreditado que el siniestro no es imputable al conductor sino, por ejemplo, al mal estado de la vía o del vehículo. En cualquier caso, estaríamos ya fuera del ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil.

140

Daños sobrevenidos tras fijarse la indemnización por accidente de tráfico ocurrido antes de la entrada en vigor de la Ley 35/2015: sistema de valoración aplicable y actualización de las cantidades

Tras fijarse la indemnización por los daños sufridos en un accidente de tráfico ocurrido antes de la entrada en vigor de la L 35/2015, se produce una **agravación de los daños** cuando ya estaba vigente la reforma legal. Se pregunta si la cuantificación de los nuevos daños debe hacerse teniendo en cuenta la anterior regulación o el sistema de valoración actual. En caso de resultar de aplicación el sistema vigente en la fecha del siniestro, se cuestiona como actualizar las cantidades correspondientes.

La LRCSCVM permite revisar la indemnización establecida únicamente en dos **supuestos**:

- alteración sustancial de las circunstancias que determinaron su fijación; y
- aparición de daños sobrevenidos.

Uno de estos supuestos sería el planteado en la consulta: agravación de daños que culmina con el reconocimiento de una incapacidad permanente.

La primera de las cuestiones planteadas se refiere al **sistema de valoración aplicable** para el cálculo de los daños sobrevenidos: si la vigente en el momento del accidente (anterior a la L 35/2015), o el nuevo sistema introducido por la misma.

La respuesta a esta primera cuestión viene determinada por la L 35/2015 disp.trans.única, que reserva la aplicación del nuevo sistema de valoración introduce a los accidentes de circulación que se produzcan tras su entrada en vigor, es decir, a partir del 1 de enero de 2016 (disp.final 5ª). En consecuencia, si el siniestro ocurrió antes de esta fecha, resulta de aplicación el sistema recogido en la LRCSCVM, Anexo.

En la segunda pregunta se traslada la duda de cómo **actualizar la indemnización**, puesto que la última vez que se actualizaron las cuantías del baremo anterior fue mediante Resolución 5-3-14, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

En la LRCSCVM, Anexo 1º, regla 10, se preveía la actualización automática anual de las cuantías indemnizatorias fijadas en el anexo y, al efecto de facilitar su conocimiento y aplicación, aquélla se haría pública por resolución del citado organismo. De