

# TEORIA/PRACTICA DE LA JURISDICCION

---

## **Dificultades para la aplicación del sistema de cuantificación legal de daños a las personas de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Ley 30/1995, de 8 de noviembre)**

Angel Luis HURTADO ADRIAN

### **I. CONSIDERACIONES GENERALES**

La Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que lleva por rúbrica, «Modificaciones en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor», no sólo cambia esta denominación a una normativa, que era la que desde el Texto Refundido, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, se había utilizado en este ámbito, por la nueva denominación de «Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor», ni tampoco se limita a realizar una serie de modificaciones en la normativa anterior, como se dice en la propia Disposición Adicional, sino que introduce innovaciones en el Capítulo I del Título I (art. 1), dedicado al tratamiento general de la Responsabilidad Civil en el ámbito del tráfico rodado que, por las razones que se irán exponiendo, son difícilmente compatibles con una serie de principios asentados en este sector del ordenamiento jurídico, llegando incluso a chocar con alguna de las intenciones que se proclaman en la propia Exposición de Motivos, como cuando se refiere a la idea de ofrecer una mejor protección, tanto del asegurado como del tercero perjudicado en el ámbito del seguro de responsabilidad civil; lo cual no se compagina bien con su artículo 1.2, desde el momento que en el mismo se ha pretendido encorsetar, mediante una baremización cerrada y vinculante, la cuantificación de los daños y perjuicios que se causen a un tercero como consecuencia de un hecho de la circulación.

En una primera aproximación al tema, la nueva regulación de la responsabilidad civil en sede de circulación viaria, tal y como se acoge en el artículo 1, puede ofrecer problemas de constitucionalidad.

Sin embargo, no necesariamente esos problemas de constitucionalidad que plantea el artículo 1 y el Anexo que lo complementa, deben ser resueltos expulsándolos del ordenamiento jurídico, pues si el mismo permite, dentro de una interpretación sistemática, una lectura compatible con la Constitución, deberán ser conservados.

Así lo ha dicho el Tribunal Constitucional en una

doctrina que reitera en su conocida Sentencia 186/1990, de 15 de noviembre, dictada por el Pleno, en la que, con cita de otras, se nos recuerda, en el Fundamento Jurídico Séptimo, que el propio intérprete de la Constitución ha venido manteniendo que «las leyes deben ser interpretadas de la forma más favorable para la efectividad de los derechos fundamentales y de conformidad con la Constitución (SSTC 34/1983 y 67/1984), por lo que sólo cabe declarar la derogación de los preceptos cuya incompatibilidad con la Constitución resulte indudable por ser imposible llevar a cabo dicha interpretación (entre otras, SSTC 93/1984, 115/1987 y 105/1988)».

Si de la anterior enseñanza se debe hacer uso, sin duda con mayor razón conviene traerla a colación en la materia que abordamos, pues el tema de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación y su cobertura por medio de seguros, tiene una incipiente regulación legal que no siempre responde a otra sistemática que no sea la de atender a la coyuntura de un momento concreto, lo que frecuentemente ha llevado aparejado polémicas interpretativas de la norma, por lo que si el legislador, en algún aspecto, no fuere congruente con otros principios asentados en el ordenamiento jurídico, deberá ser reconducido a su cauce mediante una interpretación integradora de la norma en cuestión.

Con todo, es indudable que la cuantificación introducida por la Ley 30/1995 es cuestionable, y no tanto por cuanto introduzca un sistema para la evaluación de los daños y perjuicios, sino porque dicho baremo fija unos topes máximos indemnizatorios que, además, son vinculantes para el órgano que tiene que valorar esos daños y perjuicios, lo cual, por ser así, lo primero que induce a pensar es que se está dando un trato discriminatorio para las víctimas en los accidentes de tráfico, en comparación con otras víctimas que sufran, también, daños y perjuicios derivados de culpa extracontractual (pensemos en los daños y perjuicios derivados de actuaciones realizadas por médicos, arquitectos, abogados y otros profesionales), con vulneración, por tanto, del principio de igualdad consagrado en el artículo 14 de la Constitución, sin que aparentemente haya razón para ello,

pues, de haberla, lo mínimo que debería haber hecho el legislador al introducir unas limitaciones indemnizatorias tan importantes sería haber dado alguna explicación al respecto.

Sin embargo, nada se dice al respecto en la Exposición de Motivos de la Ley, que se limita a poner de manifiesto la instauración e imposición de un sistema indemnizatorio de cuantificación legal, sin exponer algún argumento razonable en apoyo de dicha limitación indemnizatoria, por lo que si no lo ha hecho así el legislador, no resultaría aventurado presumir que no tenía razones de peso para establecer un sistema indemnizatorio tasado.

Pero es que, además, el sistema indemnizatorio de cuantificación legal, desde el momento que limita las facultades de arbitrio judicial en orden a la valoración de los daños y perjuicios, va a hacer superfluo, en buena medida, el deber de motivar las sentencias que impone el artículo 120.3 de la Constitución Española, y consiguientemente va a afectar al derecho a la tutela judicial efectiva que proclama el artículo 24.1, y ello porque, por más que se den las explicaciones que el órgano jurisdiccional estime procedentes para entender que procede una indemnización en una cuantía determinada, todo su esfuerzo resultará baldío puesto que no podrá superar unos topes, aún cuando tenga razones para superarlos, lo cual, obviamente, planteará severas dudas en cuanto al grado de tutela judicial obtenida, y si ésta es plena, ya que la misma habrá quedado cercenada por un tope legal.

## II. EL CONTRATO DE SEGURO Y LA NUEVA REGULACION LEGAL DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

### A) Relaciones Internas entre asegurador y asegurado

El precepto más controvertido de la Ley se contiene en el apartado 2 del artículo 1, en cuanto establece que los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, «se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente Ley».

Como anteriormente se señaló, el legislador no explica en forma alguna, ni justifica la necesidad de incorporar la presente disposición a nuestro derecho de daños y ello contribuye a crear problemas para su aplicación.

El primero de ellos, deriva de que la indemnización a satisfacer, en la mayor parte de las ocasiones, se va a hacer efectiva por una entidad aseguradora en virtud de un contrato de seguro voluntario que la misma tendrá concertado con un asegurado, esto es, con un seguro de responsabilidad civil generalmente de cobertura ilimitada.

Así las cosas, tal planteamiento nos llevará a preguntarnos cómo se puede compaginar esa cláusula de cobertura ilimitada de la responsabilidad civil con una limitación de la misma a los topes legales.

Si consideramos que la indemnización no puede superar las cuantías del anexo, por más que ello sea

alegando que de esa manera se respeta el dictado de la Ley, estaríamos permitiendo que se vulnerase un principio básico de la contratación cual es el «pacta sunt servanda», recogido en el artículo 1091 del Código Civil, cuando establece que «las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al tenor de los mismos», y con ello, igualmente, otra disposición legal. Así lo pone de manifiesto el Tribunal Supremo en Sentencia de la Sala Primera de 10 de enero de 1989, cuando afirma que al ser la póliza la ley del contrato de seguro, hay que estar a lo que de ella se deduzca a efectos indemnizatorios.

En efecto, el contrato de seguro es un contrato que, aún cuando pueda surtir efectos a favor de un tercero, es bilateral, de manera que cada una de las partes ha de cumplir con las prestaciones que, según las estipulaciones pactadas en la póliza le correspondan; como decíamos, ello no es sino consecuencia del mencionado principio «pacta sunt servanda» y por tal razón, si la entidad aseguradora, llegado el momento de tener que hacer frente a una responsabilidad civil, satisface la indemnización dentro de unos límites, estará incumpliendo su prestación, porque la misma, salvo pacto en contrario, no está sujeta a límite contractual alguno.

Es decir, que son las estipulaciones pactadas en las pólizas las que, como en todo contrato, vinculan a las partes contratantes, por lo tanto también al asegurador, y el riesgo futuro, cuando se concrete, lo que hace es convertir al damnificado en acreedor de la prestación que debe satisfacer ese asegurador y en los términos que se pactó.

Ciertamente, entre perjudicado y asegurador no hay vínculo contractual, pero ello no quita para dejar de considerar que el contrato es la fuente de la obligación para este último, quien a tenor de lo que se comprometió ha de cumplirlo, cuando igualmente lo cumple la otra parte contratante, es decir, el asegurado.

Por lo tanto, si el asegurado abona la prima en la cuantía pactada y, en base a esa cuota, se asume por la entidad aseguradora hacer frente a una responsabilidad civil de manera ilimitada, no parece coherente con el principio de bilateralidad contractual que luego el asegurador abone una indemnización menor a la cobertura que se había comprometido a satisfacer, en contraprestación a la prima percibida. Esto es, desde el momento en que, en función de la prima pactada, se fija el alcance de la cobertura y puesto que ambos extremos deben formar parte del contenido de la póliza del contrato, como indica el artículo 8 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro, los términos pactados se han de respetar, puesto que de reducir su prestación una de las partes, sin que lo haga la otra, se produciría un desequilibrio contrario al principio de reciprocidad de las prestaciones, esencial a cualquier pacto bilateral, y que para el caso del contrato de seguro se recoge en los artículos 1 y 73 de la Ley 50/1980.

La Sala Segunda del Tribunal Supremo se ha manifestado en una línea que es idónea para mantener la postura que se viene exponiendo, en Sentencia de 3 de mayo de 1988, en la que, con cita de otras sentencias, se recuerda que es doctrina reiterada de la Sala «el que, naciendo la obligación indemnizatoria

de la compañía aseguradora, cual aquí ocurre, del seguro voluntario, y por tanto no del delito, sino del contrato, su obligación de cobertura del riesgo y, en consecuencia, de indemnizar a un tercero de los daños y perjuicios que le han sido causados por el asegurado y conductor del vehículo, está incardinada en el artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro, de 8 de octubre de 1980, con los límites establecidos en la Ley y en el contrato».

De lo transcrito son dos los puntos a destacar; por un lado, para poner de relieve algo que, aunque pudiese estar claro, no conviene perder de vista, como es que la fuente de la obligación para la Entidad aseguradora no es el hecho ilícito del que deriva la obligación de indemnizar, sino el contrato de seguro con las cláusulas y estipulaciones en el mismo contenidas; y por otro lado, que la obligación de cobertura de la Entidad aseguradora se encuentra sujeta, junto a los límites legales, a los que resulten del propio contrato, por lo que si la cláusula de cobertura de responsabilidad es ilimitada, en esos términos deberá responder el asegurador.

#### **B) El contrato de seguro frente al tercero**

Si para aplicar las cuantías indemnizatorias introducidas por la Ley 30/1995 surgen dificultades después de lo dicho hasta ahora, más las habrá si el seguro lo contemplamos desde el punto de vista del beneficiario, respecto de quien el contrato tiene las características de las llamadas estipulaciones en favor de tercero, las cuales, por traer una definición al uso, diremos, siguiendo a Castan Tobeñas, que constituyen «aquél vínculo que se da cuando se estipula que una de las partes contratantes realizará una prestación en provecho de un tercero extraño a la conclusión del contrato y que no esté representado en él, pero que a virtud de esta estipulación queda incorporado al contrato como acreedor de esa prestación».

Se trata de una figura a consecuencia de la cual un tercero, que es totalmente ajeno a un contrato realizado entre otros, adquiere el derecho a una prestación, que surge de ese ajeno contrato, convirtiéndose por ello, como titular que es de un derecho para él creado, en acreedor de un derecho propio, por cuya razón está legitimado para exigir del contratante obligado el cumplimiento de la prestación a que se comprometió.

Así se reconoce en el párrafo 2.º del artículo 1257 del Código Civil, en el que se dice que «si el contrato contuviere alguna estipulación en favor de un tercero, éste podrá exigir su cumplimiento, siempre que hubiese hecho saber su aceptación al obligado antes de que haya sido aquélla revocada».

Los efectos indicados se producen a favor del beneficiario del contrato de seguro, pues del pacto entre asegurado y asegurador surge un derecho del primero a exigir del asegurador la indemnización, que tiene su origen en el incierto evento asegurado, en los términos pactados en el contrato de seguro. Bien es cierto que ese tercero beneficiario no está nominalmente individualizado en el momento de la conclusión del contrato, sino que su determinación se produce cuando ocurre ese evento incierto, si es que se da, pero ello no altera la esencia del contrato en

favor de tercero, ya que no habiendo exigido el legislador que éste se encuentre determinado desde el primer momento, nada impide que se pueda concretar después, siendo lo fundamental, no su determinación exacta inicial, sino su determinabilidad posterior por referencia a una circunstancia precisa.

En el ámbito de la circulación de vehículos de motor, será cuando se produzca el hecho de la circulación que da derecho a indemnización, cuando quedará determinado el beneficiario/perjudicado, quien desde ese momento podrá exigir el cumplimiento de la prestación en los términos que a su favor quedó estipulada en el contrato de seguro. Y lo dicho no cambia porque el párrafo 2.º del artículo 1257 del Código Civil, exija, como requisito de eficacia del contrato en favor del tercero, la aceptación por parte de éste, ya que dicho presupuesto no es un obstáculo insalvable, si se concibe tal aceptación a modo de una condición suspensiva, como no puede ser de otra manera en el ámbito del contrato de seguro al que venimos refiriéndonos, en el que, si no es posible, como se indicaba, la determinación inicial del acreedor de la prestación, por esa razón tampoco será posible que esa aceptación se produzca sino a partir del momento posterior en que quede determinado dicho acreedor, quién con la mera reclamación de la prestación habrá mostrado su decisión de aceptar el contenido de lo a su favor estipulado.

Con las indicaciones que se han expuesto sobre la contratación en favor de tercero, y la condición que, como tal tercero beneficiario, tiene en el contrato de seguro quien resulta perjudicado por el hecho de la circulación que da derecho a la indemnización, lo que se pretende poner de relieve, una vez más, es el problema que plantea la aplicación de la Ley 30/1995 al fijar límites a un derecho indemnizatorio surgido a favor de un tercero perjudicado por un hecho de la circulación, cuando éste, en virtud del contrato de seguro, del que resulta beneficiario frente a la entidad aseguradora, tiene derecho sin límites a la indemnización, cuando sea ilimitada la cobertura de la responsabilidad civil; y es que el aceptar sin más la aplicación automática de dicha Ley por el hecho de haber entrado en vigor, lleva aparejado una restricción de derechos, que plantea problemas de derecho transitorio, y que, desde luego, es difícilmente compatible con el espíritu que guió al legislador cuando redactó las Disposiciones Transitorias del Código Civil, entre las cuales se encuentra (véase la Disposición Transitoria 2.ª) el principio de validez y eficacia de los actos y contratos concertados bajo el régimen de la Ley vigente en el momento de su celebración.

Las consideraciones formuladas nos inducen a pensar que no debe darse una aplicación automática de las cuantías y topes indemnizatorios introducidos en la Ley 30/1995, por el mero hecho de su entrada en vigor, pues de hacerlo así implicaría, por un lado, una colisión con el principio «pacta sunt servanda», y por otro lado, sería a costa de dotarla de un efecto retroactivo en perjuicio de unos derechos ganados con arreglo a una Ley vigente en el momento de establecerse, que no se justificaría ni siquiera invocando que la Ley tiene carácter imperativo, pues si la misma lo tiene, no lo tienen menos las disposiciones contenidas en la Ley 50/1980, de Contrato de Segu-

ro, como el artículo 2 de la misma dispone, por cuya razón, si los límites indemnizatorios pactados son unos, esos serán los que deberán ser respetados, porque tanto del artículo 1 como del 73 de propia Ley 50/1980 así se podría deducir. De esta manera, no se quiebran derechos consolidados con arreglo a una normativa vigente anterior, y si la nueva Ley tiene ese carácter imperativo, el mismo deberá proyectarse hacia el futuro, como no puede ser de otro modo a tenor de lo dispuesto en el artículo 2.3 del Código Civil.

Por lo tanto, los problemas que surgen como consecuencia del enfrentamiento entre las normas a que venimos haciendo referencia, podrían salvarse mediante el sistema de respetar las cláusulas y condiciones estipuladas en los contratos de seguro en los términos que estén pactados y, en lo sucesivo, mediante una adaptación del contenido de los nuevos contratos a lo prevenido en la Ley 30/1995, solución que entendemos como más aceptable, tanto por razones de seguridad jurídica, como porque con ella se consigue una mejor protección del tercero perjudicado.

### III. RESPONSABILIDAD POR CULPA Y RESPONSABILIDAD POR RIESGO

Tradicionalmente se ha venido entendiendo que el fundamento de la responsabilidad extracontractual (*neminem laedere*), cristaliza en el principio de que no hay responsabilidad sin culpa. Y que el Derecho moderno complementa con el axioma de que no puede haber daño derivado de un riesgo previsto sin su justa indemnización, esto es, la existencia de responsabilidades sin culpa.

La doctrina jurídica tradicional aparece así en los textos codificados dominada por el principio de culpa. El causante del daño sólo estará obligado a su reparación cuando su actuación u omisión se vea teñida por culpa o negligencia (véase nuestro artículo 1902 del Código Civil o el 109 y 116 del nuevo Código Penal de 1995). Principio básico culpabilista que conlleva una idea individualista y moralizante de la responsabilidad. Se es responsable en tanto en cuanto se es culpable del daño ocasionado.

Con el desarrollo de la técnica, avance del maquinismo y generalización del tráfico se van a aumentar significativamente las posibilidades de producción de daños y su intensidad, lo cual va a determinar la imputación del daño, a pesar de que el agente causante del mismo no haya actuado de forma culpable. Por tal razón, ante la existencia de un elevado riesgo de daños, determinado por instalaciones, explotaciones o medios de locomoción, se comprende sin especial dificultad que el específico riesgo de daños se imponga al que explota esas instalaciones, utiliza esos medios de locomoción o almacena ciertas mercancías, puesto que podría dominarlos, obtiene un beneficio de su explotación o utilización y, además, puede asegurar los daños que pueda ocasionar como un coste más de la actividad. Como señala Lorenz, el principio subyacente es de la imputación de un determinado riesgo de daños al que lo ha creado.

Se evoluciona, por tanto, de una concepción individualista del derecho de daños a una noción social

de los daños y perjuicios, regida por el principio *pro damnato*. Así, la teoría del riesgo va a incidir sobre la responsabilidad culposa, objetivizándola a través de mecanismos, bien procesales (presunción de culpa con inversión de la carga probatoria), bien sustantivos (exigencia de la diligencia que corresponda a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar/necesidad de agotamiento de la diligencia debida).

Por otro lado, va a influir en la promulgación de nuevas leyes superadoras del principio culpabilístico, en aquellos ámbitos de mayor peligrosidad, inspiradas en principios de responsabilidad objetiva o de responsabilidad cuasiobjetiva o atenuada. Tendencia que se inicia con la legislación de accidentes de trabajo y que continúa con la Ley de Navegación Aérea, Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, Ley de Energía Nuclear, Ley de Caza, y que llega, incluso, al régimen jurídico de la responsabilidad del Estado por el funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos (Ley 30/1992, de 26 de noviembre —LRJAP/PAC—).

En todo caso, no se debe olvidar que en esta materia ha sido la ley la que ha mitigado las consecuencias que de dicha responsabilidad por riesgo puedan derivarse para el agente causante del daño no culpable, estableciendo, por un lado, la necesidad de aseguramiento obligatorio para tales actividades y, por otro lado, la limitación cuantitativa de las indemnizaciones. Sin embargo, el legislador español viene a quebrar esta tendencia con la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, al instaurar un sistema legal de valoración y cuantificación de los daños y perjuicios, que pretendidamente quiere afectar al régimen general de toda responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor, trascendiendo de esa forma de su ámbito jurídico natural del seguro obligatorio; y que, a mayor abundamiento, persigue la finalidad de desplazar y sustituir completamente la responsabilidad por culpa de la responsabilidad por riesgo. En definitiva, se ha pretendido con la nueva regulación eliminar de un sector del ordenamiento jurídico (responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor) el criterio de imputación subjetivo y sustituirlo por un criterio de imputación basado en el riesgo, pero a su vez marcado con un importante matiz culpabilístico, al admitir la concurrencia, eso sí sólo para el perjudicado, de una conducta culposa, de graduable intensidad que puede dar lugar bien a la completa exoneración de responsabilidad para el conductor, bien a una moderación de la responsabilidad y consiguiente reducción de la indemnización para el perjudicado.

En todo caso, interesa resaltar aquí que en los supuestos de colisión de vehículos, esto es, cuando se hayan puesto en marcha dos mecanismos generadores de sendos riesgos, no basta con la relación física existente entre el riesgo creado y la realidad del daño, pues de admitirse la suficiencia de una mera relación causal física, nos llevaría a admitir una responsabilidad por el resultado.

En tal sentido, la Sala Primera del Tribunal Supremo en Sentencia de 16 de diciembre de 1994 (ponente señor Santos Briz), afirma que «...no se puede considerar aisladamente la mera sucesión causal física de los acontecimientos, y que esa mera relación

causal o sucesión causal de acontecimientos es indiferente a la responsabilidad si no lleva consigo imputabilidad para alguien». Y más adelante precisa, citando otra Sentencia de 8 de noviembre de 1990, «que la responsabilidad por riesgo no se caracteriza solamente por la inexistencia de culpa en el sentido clásico, pues casi siempre hay un principio de imputación positiva, en la que, aun predominando el criterio de objetividad basado en la creación de un riesgo, no puede decirse que haya ausencia total de voluntariedad más o menos inmediata al hecho productor de los daños».

Como vemos el Tribunal Supremo avisa de los peligros que conlleva el justificar la responsabilidad por riesgo en la simple causalidad material, olvidándonos con facilidad de los principios de imputabilidad, con lo que nos acercaríamos a las ya preteridas responsabilidades por el resultado.

Asimismo, debemos precisar que la responsabilidad por riesgo debe ceder en aquellos supuestos de culpa exclusiva de la víctima. Así lo viene reiterando la Sala Primera del Tribunal Supremo en Sentencias, como las de 11 de febrero de 1992, 8 de marzo de 1994 y, las más reciente de 27 de noviembre de 1995, cuando afirma que en materia de culpa extracontractual derivada de circulación de vehículos de motor, la aplicabilidad de la doctrina del riesgo —al igual que la de la inversión de la carga de la prueba— queda totalmente excluida cuando aparece probada la culpa exclusiva de la víctima.

#### **IV. LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO**

##### **A) Alcance de la Exposición de Motivos de la Ley 30/1995**

Tal como reza la Exposición de Motivos de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, la justificación de dicho texto legal hay que buscarla en la necesidad de adaptar a nuestro ordenamiento jurídico, las directivas aprobadas por la Unión Europea pendientes de incorporar y fundamentalmente las terceras directivas en seguros distintos al de vida y en seguros de vida que regulan la autorización administrativa única.

Y dentro de nuestro campo de interés, en especial la Tercera Directiva 90/232/CEE, del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

Y que se traduce en lo siguiente:

- Únicamente quedan excluidos de cobertura por el seguro obligatorio, los daños personales del conductor.
- La prima única que se satisface en todas las pólizas del seguro obligatorio, da cobertura en todo el territorio del espacio económico europeo.
- En ningún caso puede condicionarse el pago de la indemnización por el seguro obligatorio a la demostración de que el responsable no puede satisfacerla.
- Que las personas implicadas en el accidente

puedan conocer en el plazo más breve posible la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del causante.

- Que en caso de controversia entre el organismo de garantía y el asegurador de la responsabilidad civil, con respecto a quien deba indemnizar a la víctima, se determine legalmente a quien corresponde dicha obligación.

Como es de ver todas las antedichas cuestiones afectan al ámbito material y territorial del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria y no afectan ni se refieren, en absoluto, al régimen general de la responsabilidad civil.

Sin embargo, el legislador estatal va a aprovechar la inercia comunitaria para añadir otras modificaciones; entre ellas la relativa al régimen general de la responsabilidad civil en el ámbito del tráfico rodado. Y así nos lo dice en la Exposición de Motivos de la Ley, en la que se limita a indicar que se va a recoger (sin dar explicación alguna de por qué razón añade tal innovación, como más arriba apuntábamos) un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad civil en que se incurre con motivo de la circulación de vehículos de motor. Sistema indemnizatorio que se impone con independencia de la existencia o no de seguro y de los límites cuantitativos del aseguramiento obligatorio, y que se articula a través de un cuadro de importes por conceptos indemnizables. Añadiendo, que dicho sistema constituye, por tanto, una cuantificación legal del daño causado a que se refiere el artículo 1902 del Código Civil, y de la responsabilidad civil a que hace referencia el artículo 19 del Código Penal (hoy artículo 116 del nuevo Código Penal de 1995).

Esta afirmación, sin embargo, queda huérfana de reflejo expreso en el propio articulado de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro y se resiente de la desaparición de una Disposición Adicional del Anteproyecto de la Ley de Supervisión, consistente en añadir al artículo 1902 del Código Civil un segundo párrafo cuyo contenido establecía que: «La reparación del daño causado a las personas por el conductor de un vehículo de motor con motivo de la circulación se ajustará a los criterios y límites fijados en el artículo 1.2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor».

En consecuencia, pensamos que la Exposición de Motivos de la Ley no puede alterar ni derogar el régimen general de responsabilidad establecido en el Código Civil. Así como tampoco puede aceptarse que el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, contenido en el «Anexo» de la Ley, constituya una cuantificación legal del daño causado a que se refiere el artículo 1902 del Código Civil, o en su caso, el que derive de aplicar el artículo 116 del Código Penal.

Y ello por varias razones. La primera y fundamental, porque estamos ante dos clases distintas de responsabilidad, como ya hemos visto anteriormente, que responden a principios jurídicos distintos y que tienen diferente naturaleza jurídica, responsabilidad subjetiva y responsabilidad por riesgo.

La segunda, es consecuencia de la anterior, e implica que no se puede desarrollar legislativamente ni

complementar el artículo 1902 del Código Civil, con lo establecido por una Ley que regula la responsabilidad por riesgo y su aseguramiento.

Y por último, sólo precisar que desde el punto de vista de técnica legislativa resulta evidente que se produce, como poco, una cierta disfuncionalidad al tratar de modificar o completar el Código Civil con una Ley de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados, lo que conlleva una cierta idea de confusión sobre dos institutos jurídicos diferentes, por un lado, la responsabilidad, y por otro, el seguro, que evidentemente pertenecen a ramas distintas del saber y ordenamiento jurídico, cuales son el Derecho civil y el mercantil.

En tal sentido el Pleno del Consejo de Estado en su Dictamen al Anteproyecto de la Ley de 22 de diciembre de 1994 (antecedente de la Ley 30/1995) postula la necesidad de un máximo respeto para la «sedes materiae» de cada institución. Y añade: «...De esta suerte no resulta correcto modificar, por ejemplo, el Código Civil en una disposición legal de naturaleza administrativa, no sólo porque se altera la sede material, propia del Derecho Privado, sino, además, porque puede desconocerse la competencia de determinados organismos, como la Comisión General de Codificación, o del Departamento Ministerial correspondiente, sea para la elaboración inicial, o para la propuesta de Anteproyecto». Matizando el supremo órgano consultivo que si bien la modificación formal del artículo 1902 del Código Civil ha desaparecido, tras el informe del Consejo General del Poder Judicial, la alteración material subsiste como limitación de la responsabilidad civil derivada del uso del automóvil. Y continúa diciendo que «... El sentido de la observación del Pleno de este Consejo no afecta al fondo de la modificación propuesta, sobre el que en estos momentos no se pronuncia. Concierno al procedimiento que se pretende seguir para modificar un principio tan central y arraigado en el Ordenamiento, cual es el consagrado en el artículo 1902 del CC, sobre responsabilidad patrimonial ilimitada por los daños causados». Para rematar la cuestión con lo siguiente «...El respeto, antes aludido, a las "sedes materiae", y su consecuencia "ratione competentiae", vedaría seguir esta vía de modificación. La introducción del principio de limitación cuantitativa de la responsabilidad objetiva por riesgo, ni tiene conexión alguna con la "supervisión" administrativa de los seguros privados, ni, en rigor, es materia propia, ni menos exclusiva, del derecho de seguros. Es una cuestión sustantiva de responsabilidad civil que debería tener un planteamiento legislativo nítido, frontal y autónomo».

## B) Criterios de imputación

La nueva Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, mantiene el distinto régimen de responsabilidad para los daños a las personas (antes, daños corporales) y para los daños a los bienes (antes, daños materiales).

El artículo 1.1 de la Ley establece expresamente como criterio de imputación el riesgo creado por la conducción de vehículos a motor, tanto para los daños causados a las personas como en los bienes.

Y, a continuación, se desdice estableciendo una responsabilidad objetiva atenuada por la conducta o la negligencia exclusiva del perjudicado (que confunde con la víctima) o por la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, para el supuesto de daños a las personas. Siendo de resaltar en este punto la sustitución del término «culpa» por el de «conducta», concepto no técnico que conlleva la posibilidad de que una conducta o actuación no culpable de la víctima se transforme en causa exoneradora de la responsabilidad del conductor que ha movilizado el riesgo.

En el caso de daños a los bienes, imputa la responsabilidad al conductor que resulte civilmente responsable de conformidad con el artículo 1902 y siguientes del Código Civil, o con el artículo 19 del Código Penal (ahora, artículo 116 del Código Penal). Por lo tanto, se trata de un criterio de imputación subjetiva, derivado de ilícito penal o civil. Responsabilidad por culpa que contradice el aserto inicial del párrafo primero de responsabilidad por riesgo.

Vemos, como antes anticipábamos, que la responsabilidad civil por daños corporales que regula el artículo 1 de la nueva Ley responde al criterio de responsabilidad civil objetiva atenuada dentro del ámbito de la responsabilidad por riesgo, lo que comportaría que el régimen general de responsabilidad por culpa, ya sea por la vía del artículo 1902 del Código Civil o del artículo 116 del Código Penal, debería de quedar al margen de la misma. En consecuencia, la responsabilidad civil que regula la Ley 30/1995, desplegaría su eficacia cuando no existiese una conducta culposa del conductor causante de los daños y perjuicios, que no se debe confundir con la responsabilidad por culpa del artículo 1902, puesto que los criterios de imputación de ambas normas, repetimos una vez más, tienen naturaleza jurídica diferente.

De esta manera, se han hecho extensivos al régimen general de la responsabilidad civil en materia de circulación, los criterios que ya existían en el ámbito de la responsabilidad civil para el seguro obligatorio, y tan es así, que el artículo 2.1 de la Ley, que se refiere a la responsabilidad civil que ha de cubrir este seguro, lo hace por vía de remisión al artículo 1, en el que se recogen las disposiciones generales de la misma. Ahora bien, en realidad, ese sistema de cobertura de responsabilidad es doble, pues, por un lado, en lo referente a la derivada de daños corporales se mantiene un régimen de responsabilidad objetiva, aunque sea atenuada, mientras que para los daños materiales rige el principio de responsabilidad por culpa subjetiva.

Lo que ha sucedido con ello, es que al haberse asumido para el régimen general de responsabilidad civil el criterio que orientaba el régimen de responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio, se ha producido un efecto que pudiera ser distinto al pretendido, puesto que cuando se causen daños en las personas mediando culpa subjetiva, el criterio de responsabilidad objetiva seguido por la Ley se verá superado y, por ello, deberán entrar en juego los preceptos citados del Código Civil y Código Penal, quedando relegada la responsabilidad establecida en la nueva Ley a una responsabilidad residual para cuando no conste o medie culpa del agente.

Consecuencia de lo que se viene diciendo, llega-

mos a la conclusión de que, en el fondo, el legislador ha creado para la cobertura de la responsabilidad civil por riesgo dos niveles; en un primer grado, hasta los límites del seguro obligatorio, y en otro segundo, hasta las cuantías que se establecen en el baremo de cuantificación introducido por la nueva Ley, quedando al margen y por encima de ellos, hasta la plena «restitutio in integrum», cuando mediante responsabilidad por culpa, el régimen general y distinto del Código Civil.

Tal solución es la que parece más coherente con el principio de culpabilidad y, además, si se enfoca la cuestión de otra manera, y contemplando la responsabilidad a cubrir desde el punto de vista del agente causante del daño, se podrían dar resultados tan desequilibrados, como el premio que, en última instancia, supondría para el más negligente y descuidado de los conductores de vehículo de motor, que el resultado lesivo producido por su temeraria manera de conducir, tuviera idéntico tratamiento legal a efectos indemnizatorios, que el resultado lesivo que se derivase de una acción realizada por el más diligente de los conductores, quien pese a todo, tuviese la desgracia de causar un mal a otra persona.

Por lo demás, la solución apuntada es compatible con el régimen del contrato de seguro y ello, porque, si admitimos que el legislador ha permitido un doble nivel de aseguramiento para los casos de responsabilidad por riesgo, el uno alcanzaría a cubrir hasta los límites del seguro obligatorio, mientras que el segundo llegaría hasta las cuantías que se permiten en la Ley 30/1995. Con el consiguiente paralelismo en las primas a satisfacer, que se deberán fijar en cada contrato en atención a los límites de cobertura garantizados; por lo tanto, prima menor para aseguramiento obligatorio, prima mayor para la responsabilidad tasada de la Ley 30/1995 y, por encima de ambas, la prima para la cobertura de la responsabilidad civil por culpa subjetiva.

Para finalizar este apartado, tan sólo nos queda llamar la atención acerca del tratamiento que se da en la nueva Ley a los inimputables. El punto 2 del apartado primero del anexo dispone que «se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo ésta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción del mismo».

Resulta de todo punto inaceptable que en un Estado social (artículo 1.1 de la Constitución Española), en que los poderes públicos deben asegurar, como uno de los principios rectores de la política social, la protección de los menores (artículo 39.4 de la Constitución), que el legislador deje sin indemnización alguna, e incluso sin derecho al abono de los gastos de asistencia médica y hospitalaria, al menor cuya conducta, que puede ser no culpable, pueda dar lugar a la producción de un siniestro. Es más, pues, a no ser que acudamos a una interpretación correctora del precepto, se le hace de peor condición que a los imputables, ya que la conducta del inimputable, aunque no sea imprudente, se equipara a la culpa de la víctima.

En todo caso, la desprotección instaurada tiene una mayor significación y gravedad por cuanto la misma se efectúa en una norma que consagra el

principio de responsabilidad por riesgo, y se predica con plena eficacia para el ámbito del aseguramiento obligatorio.

### C) La reparación de los daños y perjuicios

El daño se configura como presupuesto imprescindible a la hora de hablar de cualquier clase de responsabilidad, tanto contractual como extracontractual, tanto culposa como por riesgo.

En tal sentido, donde no hay interés no hay acción, y para poder ejercitar una acción de resarcimiento debe haberse producido, con anterioridad, un menoscabo, una aminoración patrimonial o extrapatrimonial en la esfera del interés del tercero.

Podrá concurrir la responsabilidad con culpa o con riesgo, pero nunca existirá responsabilidad sin daño. Y además, dicho daño será inmune a las distintas formas de responsabilidad de las que, dicho daño, pueda derivarse.

En cuanto a las clases de daños resultantes de un acto que dé lugar a responsabilidad, podemos sintetizarlos en el daño patrimonial o material y en el daño extrapatrimonial o moral.

Señala Estevill que bien patrimonial es aquél que reúne los caracteres de exterioridad, valorabilidad pecuniaria y que satisfagan una necesidad económica.

Y para de De Cupis, patrimonial es cualquier bien exterior respecto al sujeto, que sea capaz de clasificarse en el orden de la riqueza material, y por esto mismo valorable, por su naturaleza y tradicionalmente, en dinero, idóneo para la satisfacción de una necesidad económica.

Ahora bien, dentro del ámbito de los daños patrimoniales, la doctrina legal y científica viene distinguiendo el *damnum emergens* y el *lucrum cesans*. Y así, para Estevill la noción y diferenciación del daño positivo y ganancia perdida se extrae de la contemplación del evento perjudicial, a la vez que de los efectos que produce. Si dicho suceso sustrae de la esfera del perjudicado los bienes o derechos que éste poseía se habrá producido un caso de daño emergente. En cuanto aquél impida que nuevos elementos o nuevas utilidades se adquieran y disfruten por el perjudicado se estará ante una situación de lucro cesante.

Lo confirma el artículo 1106 del Código Civil al establecer que «la indemnización de los daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que haya sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor». Precepto relativo al derecho de daños que resulta aplicable tanto a los daños contractuales como extracontractuales. Por lo tanto, ambos aspectos, es decir, daño emergente y lucro cesante, han de ser contemplados si queremos reponer al perjudicado en la situación en la que se encontraría de no haberle causado el «*damnum*». Esto es, si queremos alcanzar el principio de indemnidad que preside el derecho de daños.

La Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980, también regula el seguro de lucro cesante y lo define señalando que mediante el mismo el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado la pérdida del rendimiento económico que hubiera podido al-

canzarse en un acto o actividad de no haberse producido el siniestro descrito en el contrato (artículo 63 LCS).

Sin embargo, no podemos ignorar las dificultades que plantea la determinación y valoración del lucro cesante en cada caso. Y ya lo presentaba el propio Tribunal Supremo (STS de 22 de junio de 1967), cuando afirmaba que «el lucro cesante o ganancia frustrada ofrece muchas dificultades para su determinación y límites, por participar de todas las vaguedades e incertidumbres propias de los conceptos imaginarios, y para tratar de resolverlas el derecho científico sostiene que no basta la simple posibilidad de realizar la ganancia, sino que ha de existir una cierta probabilidad objetiva, que resulte del curso normal de las cosas y circunstancias especiales del caso concreto, y nuestra jurisprudencia se orienta en un prudente sentido restrictivo de la estimación del lucro cesante, declarando con reiteración que ha de probarse rigurosamente que se dejaron de obtener las ganancias, sin que éstas sean dudosas o contingentes y sólo fundadas en esperanzas, pues no pueden derivarse de supuestos meramente posibles pero de resultados inseguros y desprovistos de certidumbre, por lo que esas pretendidas ganancias han de ser acreditadas y probadas mediante la justificación de la realidad de tal lucro cesante...».

En cuanto a la otra gran clase de daños, los daños morales, nos dice De Angel Yagüez que son los inflingidos a las creencias, los sentimientos, la dignidad, la estima social o la salud física o psíquica; en suma, a los que se suelen denominar derechos de la personalidad o extrapatrimoniales.

Y para Ruggiero el daño no patrimonial o moral es aquel que no produce directa o indirectamente una alteración patrimonial, sino que ocasiona perturbaciones injustas en el estado anímico de una persona (dolor moral y dolores físicos).

En la actualidad, tanto la doctrina como la jurisprudencia reconocen y aceptan que los daños morales puedan ser objeto de reparación. Se ha pasado, por tanto, de una inicial negación de la posibilidad de su resarcimiento, llegándose a decir que era inhumano aceptar dinero por los daños sufridos en valores no patrimoniales, a su efectiva reparación por vía compensatoria. Como dice Santos Briz, en relación con los daños morales, la palabra «indemnización» ha de tener el sentido de «satisfacción» al ofendido.

La progresión de nuestra jurisprudencia en orden a la reparación del daño moral tiene su punto de arranque en la Sentencia de 6 de diciembre de 1912, sobre protección del honor de la mujer, y debe resaltarse la Sentencia de 7 de febrero de 1962 que declaró «que en los tiempos modernos se ha aceptado de modo definitivo el principio de la reparación del perjuicio moral, pues aunque los derechos de la personalidad no se acomoden a una estimación pecuniaria, por lo que el dinero no puede cumplir aquí su función de equivalencia como en materia de reparación del daño material, la víctima del perjuicio moral padece dolores, y la reparación sirve para restablecer el equilibrio roto (*pretium doloris*), pudiendo gracias al dinero, según sus gustos y temperamento, procurarse sensaciones agradables, que vendrán a contrapesar las dolorosas o desagradables, o más bien revistiendo la reparación acordada al lesionado,

la forma de una reparación satisfactoria puesta a cargo del responsable del perjuicio moral, en vez del equivalente del sufrimiento moral».

Y más recientemente, en la Sentencia de 25 de junio de 1984 el Tribunal Supremo afirma que «Así, actualmente, predomina la idea de “daño moral” representado por el impacto o sufrimiento psíquico o espiritual que en la persona pueden producir ciertas conductas, actividades o incluso resultados, tanto si implican una agresión directa o inmediata a bienes materiales, cual si el ataque afecta al acervo extrapatrimonial o de la personalidad (ofensas a la fama, al honor, honestidad, muerte de persona allegada, destrucción de objetos muy estimados por su propietario, etc.). De ahí que, ante, frente o junto a la obligación de resarcir que surge de los daños patrimoniales, traducido en el resarcimiento económico o dinerario del “*lucrum cesans*” y/o “*damnum emergens*”, la doctrina jurisprudencial haya arbitrado y dado carta de naturaleza en nuestro Derecho a la reparación del daño o sufrimiento moral, que si bien no atiende a la reintegración de un patrimonio, va dirigida, principalmente, a proporcionar en la medida de lo humanamente posible una satisfacción como compensación al sufrimiento que se ha causado».

Para finalizar este apartado y a fin de completar la presente exposición, queremos referirnos a la Resolución 75/7 del Comité de Ministros del Consejo de Europa de 14 de marzo de 1975, relativa a la reparación de daños en caso de lesiones corporales y muerte, y que establece como postulados fundamentales los siguientes:

*Primero.*—El principio de la «*restitutio in integrum*», por el que se intenta restablecer a la víctima a una situación tan similar como sea posible a la que poseía en el momento anterior al accidente.

*Segundo.*—El desglose de la indemnización por partidas razonadas en función del perjuicio y evitando la concesión de una cuantía global, que prácticamente imposibilita su crítica y revisión.

Distinguiendo, la Resolución de 1975, entre perjuicios económicos y perjuicios no económicos.

Como *perjuicios económicos* reconoce los siguientes:

- Los gastos ocasionados a la víctima, antes o después de la consolidación (momento en que la víctima se encuentra en un estado ya no susceptible de mejora); en tal sentido, los gastos médicos y paramédicos, de asistencia técnica y de necesidad de una tercera persona.
- Los gastos relativos al trabajo doméstico que la víctima no puede realizar por sí misma, pero que va a generar en su entorno un trabajo suplementario e incluso la necesidad de contratar un auxiliar para la realización de dichas tareas.
- La falta de ganancia, correspondiente a las pérdidas de salario u otros ingresos profesionales, antes y después de la consolidación.

Como *perjuicios no económicos* distingue:

- El incremento de esfuerzo para obtener en el trabajo el mismo resultado que antes del accidente.
- El perjuicio estético.
- Los dolores físicos.
- Los padecimientos psíquicos (por ejemplo, malestar, sentimiento de inferioridad, disminución

de los placeres de la vida, insomnio, etc.).

— Los padecimientos psíquicos de las personas más próximas.

Pues bien, sin olvidar que la valoración del daño a la persona es, quizás, la cuestión más problemática y ardua que se puede presentar en sede de responsabilidad civil, puesto que concurren factores de justicia material, política legislativa y de seguridad y técnica jurídica, en el apartado siguiente intentaremos analizar si el sistema de valoración del daño establecido por el nuevo texto legal da respuesta y sirve para alcanzar la reparación íntegra de los daños ocasionados a las personas por la conducción de vehículos automóviles.

#### D) El sistema para la valoración de los daños y perjuicios

Con anterioridad nos hemos referido al apartado 2 del artículo 1.º de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, el cual dispone que «Los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente Ley».

Al margen de lo dicho más arriba sobre este apartado, desde otro punto de vista, entraremos a examinar si la indemnización cuantificada en los términos que establece el precepto, en relación con el Anexo de la Ley, asegura la total indemnidad de los daños y perjuicios ocasionados a que se refiere el número 7 del apartado primero de dicho anexo.

Vaya por delante que no vamos a intentar, aquí, abordar una revisión crítica puntual y desmenuzada del sistema de valoración legal, caso por caso, sino que pretendemos, modestamente, realizar una consideración global y general del sistema en orden a verificar si el mismo da respuesta y permite la reparación total de los daños y perjuicios, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, causados en accidente de circulación automovilística. A tal fin veamos la explicación que del sistema ofrece el anexo legal en su apartado segundo:

##### a) *Indemnizaciones por muerte (tablas I y II)*

###### — *Tabla I*

Se dice que comprende la cuantificación de los daños morales y de los daños patrimoniales básicos. Atendiéndose para ello al número de los perjudicados y su relación con la víctima, así como a la edad de la propia víctima.

A nuestro modo de ver y entender se opera así la primera incoherencia del sistema. Frente a lo establecido en el apartado 2 del artículo 1 de la propia Ley que distingue entre daños patrimoniales y daños morales, la tabla I, como luego la tabla III para las lesiones permanentes, globaliza en una cantidad única a tanto alzado, daños de distinta naturaleza, sin que se pueda discernir con alguna garantía de certeza qué parte de la indemnización repara el daño

patrimonial (según, el legislador, básico) y que parte intenta compensar el daño moral padecido.

Es decir, se incurre en el error que se quiere corregir; ahora no es el órgano jurisdiccional el que otorga una indemnización a tanto alzado, sin desglosar conceptos y cuantías; ahora es la propia Ley la que cuantifica la indemnización de forma global, rígida, vinculante y sin posibilidad de discriminación. No sabemos por tanto que se quiere indemnizar, pues en un afán totalizador se confunden daños de distinta naturaleza que impiden saber cuanto corresponde al daño patrimonial cuanto al daño moral, y cuyo reparto, necesariamente, será distinto según el grupo en que se incardinan los posibles perjudicados.

Se ignora la Resolución 75/7 del Consejo de Europa en orden al desglose de la indemnización por partidas, y se cercena la posibilidad de revisión y control.

Resultando inoperante la previsión del artículo 115 del Código Penal, en cuanto exige a los jueces y tribunales que establezcan razonadamente en sus resoluciones las bases en que fundamenten la cuantía de los daños e indemnizaciones, en relación con los artículos 110 y 113 del mismo texto que distinguen entre perjuicios «materiales» y «morales».

###### — *Tabla II*

Describe los criterios a ponderar para fijar los restantes daños y perjuicios ocasionados, así como los elementos correctores de los mismos.

Tales daños y perjuicios son fijados mediante porcentajes de aumento o disminución sobre las cuantías fijadas en la tabla I y que son satisfechos separadamente.

En tal sentido se contemplan: perjuicios económicos, circunstancias familiares especiales, fallecimiento de ambos padres y víctima embarazada con pérdida de feto a consecuencia del accidente. Y como factor corrector de reducción la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente.

El factor de corrección de aumento relativo a los perjuicios económicos, es resuelto de una manera inadecuada e insuficiente, puesto que dicho factor se calcula a partir de los ingresos netos anuales de la víctima por trabajo personal. Porcentaje de incremento que puede alcanzar el 75 por 100 de la indemnización básica obtenida con la tabla I. Y que se gradúa proporcionalmente con una correlativa escala de ingresos.

Fórmula basada en ingresos que no tiene nada que ver con la adecuada reparación que merece la ganancia dejada de percibir o lucro cesante y que hace ilusorio su resarcimiento, puesto que el incremento de la indemnización se opera sobre la llamada indemnización básica.

##### b) *Indemnizaciones por lesiones permanentes (tablas III, IV y VI)*

###### — *Tablas III y VI*

Se corresponden, para las lesiones permanentes, con la tabla I para la muerte. En la tabla VI se describen las secuelas y se establece su puntuación valorativa.

En la tabla III se establecen las indemnizaciones básicas por lesiones permanentes (incluidos daños morales), y se otorgan valores económicos (en pesetas) a los puntos en atención a la edad de la víctima.

Sin entrar en la polémica de la discusión que se

ha planteado desde el punto de vista médico sobre los criterios de puntuación de la tabla VI, damos por reproducido aquí lo dicho anteriormente para la tabla I.

— *Tabla IV*

Establece los factores de corrección para las indemnizaciones básicas por lesiones permanentes. En tal sentido se reconocen como factores de aumento los siguientes: perjuicios económicos; daños morales complementarios; lesiones permanentes que constituyan una incapacidad para la ocupación o actividad habitual de la víctima (permanente parcial/total/absoluta); grandes inválidos (necesidad de ayuda de otra persona/adecuación de vivienda/perjuicios morales de familiares); embarazada con pérdida de feto a consecuencia del accidente; elementos correctores del apartado primero 7 (según circunstancias) y adecuación del vehículo propio.

Como factor de reducción (según circunstancias) se contemplan los elementos correctores del apartado primero 7 del anexo, en concreto, la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias y la subsistencia de incapacidades preexistentes o ajenas al accidente que hayan influido en el resultado lesivo final.

Sin dejar de reconocer que esta tabla es más completa que la correlativa para caso de muerte, tenemos que hacerle la misma crítica que antes realizamos para la tabla II, fundamentalmente referida a la imposibilidad de reparar los perjuicios económicos a través de un aumento porcentual de la indemnización básica en base a los ingresos netos de la víctima por trabajo personal.

c) *Indemnizaciones por incapacidades temporales*  
— *Tabla V*

Se determinan por un importe diario (variable según se precise, o no, estancia hospitalaria) multiplicado por los días que tarda en sanar la lesión y corregido conforme a los factores que expresa la propia tabla.

Creemos que es con diferencia la tabla más desafortunada de las previstas por el sistema. Para empezar se corrige y matiza la sanidad del lesionado y se circunscribe la misma a los días de baja. Item más, se establece un límite temporal a la incapacidad del lesionado que no podrá exceder de 18 meses.

Parece que se estuviera regulando un seguro de accidentes, un seguro de enfermedad público o privado o bien el seguro obligatorio del automóvil, pero no es así, ya que se está pretendiendo establecer la indemnización por incapacidad temporal derivada de un delito imprudente, de un ilícito civil o de un evento derivado del riesgo de la circulación.

Sin entrar a comentar la cicatería extrema de las cuantías de indemnización diaria, la indemnización básica prevista parece contemplar exclusivamente el daño moral, aunque se refiera que están *también* incluidos los daños morales.

En cuanto a los factores de corrección, los perjuicios económicos se vuelven a contemplar, como en todas las tablas, desde el punto de vista de un porcentaje de aumento de la indemnización básica, teniendo en cuenta los ingresos netos anuales de la víctima por trabajo personal, por lo que se hace acreedora de la misma crítica. Así, se aplicarán incrementos en la indemnización, de forma automática

e indiscriminada, a personas con determinados ingresos económicos que no sufren lucro cesante alguno (trabajadores por cuenta ajena, funcionarios, etc.) y, por otro lado, se dejará de indemnizar, o se indemnizará formal e insuficientemente, a víctimas que sí han dejado de percibir ganancias (trabajadores por cuenta propia, profesionales liberales, etc.).

## E) **Conclusión final**

Se puede afirmar que el sistema de valoración que incorpora la Ley 30/1995, no permite la adecuada y ponderada reparación del daño patrimonial efectivamente causado, y no asegura la total indemnidad de los daños y perjuicios como se afirma en el punto 7 del apartado primero de su anexo, que se queda en mera declaración formal carente de reflejo en las tablas indemnizatorias. Afirmandose lo que lo luego se niega, esto es, el principio de resarcimiento integral (SSTS, entre otras, de 7 de febrero de 1980, 25 de mayo de 1988 y 3 de febrero y 5 de abril de 1989).

Y se podría concluir que su inicial declaración enunciadora de un principio de total indemnidad de los daños y perjuicios causados, no trasciende más allá de su mera formulación y parece quedarse en un sistema de valoración del daño moral, que debe ser igual para todas las víctimas, y *que debe ser atendido desde la perspectiva de un juicio de equidad*, pero que no alcanza al resarcimiento de los daños patrimoniales sufridos *que debe quedar condicionado a un juicio de prueba*, atendidas las circunstancias del caso concreto.

En todo caso, y dejando a un lado las dudas relativas a la constitucionalidad de la nueva legislación, el sistema de valoración introducido por la Ley 30/1995, entra en colisión con el principio de libre discrecionalidad judicial a la hora de establecer los daños y perjuicios, única manera de otorgar la plena tutela judicial mediante la concesión de la real indemnización procedente en cada caso. Pensemos, por ejemplo, en la incapacidad temporal que exceda de 18 meses, que se queda sin reparación; o, en materia de lesiones permanentes, aquellas secuelas no contempladas expresamente en el anexo legal (numerus clausus) que quedarían sin indemnización.

Todo lo cual choca frontalmente con una jurisprudencia consolidada por el Tribunal Supremo (Salas 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>), que concibe el seguro voluntario —ilimitado— de responsabilidad civil, como un instrumento de plena protección del tercero perjudicado, en su condición de tercero beneficiario del contrato y cuya finalidad es lograr la plena indemnidad de las víctimas de la circulación automovilística.

## BIBLIOGRAFIA

- Angel Yagüez, R: *Tratado de Responsabilidad Civil*. Civitas. Madrid 1993.  
Caballero Gea, J. A.: *Las Responsabilidades Penal y Civil dimanantes del accidente de circulación*. Dykinson. Madrid, 1994.  
Castan Tobeñas, J.: *Derecho Civil Español, Común y Foral*. Reus. Madrid, 1974.  
Larenz, Karl: *Derecho Justo*. Civitas. Madrid, 1985.  
Pascual Estevill, L.: *Derecho de Daños*. Bosch. Barcelona, 1995.