INSTITUCIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Homenaje al Maestro Jorge Santos Ballesteros

TOMO I

Alejandro Gaviria Cardona
Saúl Uribe García
Editores académicos

Ediciones UNAULA

Grupo Editorial IBAÑEZ

© Alejandro Gaviria Cardona
Saúl Uribe García

© Grupo Editorial Ibáñez
Carrera 69 Bis Nº 36-20 Sur
Teléfonos: 6012300731 - 6012386035
Librería: Calle 12B Nº 7-12 L.1
Tels.: 6012835194 - 6012847524
Librería Teusaquillo: Calle 37 n.o 19-07
Teléfonos: 6017025760 - 6017025835
Bogotá, D.C. - Colombia
www.grupoeditorialibanez.com

© Ediciones UNAULA
Carrera 55 Nº 49-51
Teléfonos: (57 + 4) 511 2199 Ext. 181
Medellín - Colombia
www.unaula.edu.co

ISBN Obra Completa: 978-958-791-610-2
ISBN Tomo I: 978-958-791-611-9

Diseño de carátula: Lady V. Peña
Diagramación electrónica: Deissy A. Rodríguez
Revisión de estilo: Ediciones UNAULA.

Alejandro Gaviria Cardona
Saúl Uribe García
Editores académicos

Jorge Pinzón Sánchez
Enrique Barros Bourie
Jorge Santos Ballesteros
Guido Alpa
Eugenio Llamas Pombo
Nicolás Rojas Covarrubias
Ignacio E. Alterini
Francisco J. Alterini
Ramón Daniel Pizarro
Henry Sanabria Santos
Milagros Koteich Khatib
Vladimir Monsalve Caballero
Ernesto Rengifo García
Carlos Ignacio Jaramillo J.
Arturo Solarte Rodríguez
Josep Solé Feliu
Juan Pablo Cárdenas Mejía
Juan Antonio Gaviria Gil
María Luisa Arcos Vieira
Saúl Uribe García
Fabricio Mantilla Espinosa
Abel B. Veiga Copo
María Cristina Isaza Posse

Catalogación en la publicación - Biblioteca Nacional de Colombia

Santos Ballesteros, Jorge
Instituciones de responsabilidad civil : homenaje al maestro Jorge Santos Ballesteros. Tomo I / Alejandro Gaviria Cardona, Saúl Uribe García, editores académicos. -- Bogotá : Grupo Editorial Ibañez : Unaula, 2022.

715 p.
ISBN 978-958-791-610-2 (obra completa) -- 978-958-791-611-9 (t. I) -- 978-958-791-612-6 (t. II)

1. Responsabilidad civil - Colombia 2. Responsabilidad extracontractual - Colombia 3. Derecho comparado I. Gaviria Cardona, Alejandro, editor, ed. II. Uribe García, Saúl, editor, ed. III. Título

CDD: 346.86103 ed. 23 CO-BoBN–a1089

Queda prohibida la reproducción parcial o total de este libro por cualquier proceso reprográfico o fónico, especialmente por fotocopia, microfilme, offset o mimeógrafo.

Ley 23 de 1982

® 2022

Capítulo 16.
COLISIONES RECÍPROCAS, INCERTIDUMBRE CAUSAL Y RIESGO CREADO POR LA CONDUCCIÓN

María Luisa Arcos Vieira[1]

Resumen: En Derecho español, el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor difiere entre el aplicable a los daños personales y el propio de los daños materiales. La diferencia se extiende a las soluciones que el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha propuesto en sendas sentencias de 2012 y 2019 para el caso de colisiones entre vehículos sin culpas probadas, en las que la incertidumbre causal impide tanto confirmar como excluir la responsabilidad de cada uno de los implicados. Para el caso de que los daños resultantes sean daños a las personas, sometidos a un régimen de responsabilidad objetiva salvo fuerza mayor y culpa exclusiva de la víctima, el Alto Tribunal considera que cada conductor deberá indemnizar los daños personales de todos los ocupantes del otro vehículo, incluido su conductor. Si los daños sufridos son materiales, para los que la Ley dispone una responsabilidad subjetiva por riesgo (lo que se traduce en la inversión de la carga de la prueba de la culpa), la solución a las colisiones sin culpas probadas consiste en que cada conductor abonará el 50% de los perjuicios del otro vehículo.

1. INTRODUCCIÓN

Una situación que se repite con cierta frecuencia en caso de accidente de circulación es la imposibilidad de conocer *a posteriori* con certeza cuál de los conductores involucrados debe ser considerado como causante del accidente y, en consecuencia, responsable de los daños resultantes; o si acaso todos los implicados han contribuido en alguna medida, y entonces en cuál, al resultado dañoso final. Cuando la actividad probatoria realizada no permite alcanzar una conclusión en este sentido, se suscita el problema de determinar el criterio aplicable para la resolución de las reclamaciones de indemnización planteadas por las partes.

[1] Catedrática de Derecho Civil, Universidad Pública de Navarra, España. Correo electrónico: mlarcos@unavarra.es.

En España la respuesta a esta cuestión ha sido durante años objeto de discusión en la doctrina y sobre todo en la jurisprudencia que, finalmente, ante la inseguridad jurídica generada por la diversidad de valoraciones de las Audiencias Provinciales, se ha visto obligada a unificar criterios a través del Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo. La solución acogida por el Alto Tribunal no ha sido, sin embargo, uniforme. En una segunda sentencia, siete años después de la primera, complementa la doctrina sentada en esta y se decanta claramente por un sistema que diferencia en función de la tipología de los daños reclamados; más concretamente, en función de si se trata de daños personales o materiales.[2]

En las páginas siguientes se analiza la razón de esta diferencia en el contexto de una valoración crítica de las soluciones alcanzadas.

2. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR: LOS PRECEDENTES DEL SISTEMA VIGENTE

El artículo 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, por el que se aprueba el *Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor* –en adelante LRCSCVM–, establece las bases del sistema de responsabilidad civil por daños derivados de la conducción, y determina quién o quiénes responden y cuál es el título de imputación en cada caso.

Es este un precepto que, por otra parte, ha sido objeto de diversas modificaciones desde su redacción inicial en 1962,[3] evolución que va a resultar, como se verá, de cierto interés a la hora de interpretar su aplicación al supuesto de las colisiones que motivan el presente trabajo. Se trataba ya desde ese primer texto legal del único artículo (artículo 39) con un contenido material sobre la responsabilidad civil en una Ley, por lo demás, marcada por un carácter eminentemente sancionador. Este, sin embargo, desaparecería pocos años después,[4] a consecuencia de ciertas reformas legislativas del ámbito penal que redujeron el de la Ley 122/1962 al civil, recolocándose el artículo 39 como el primero entre todos los preceptos subsistentes.

El ahora artículo 1 indicaba con su nueva ubicación, mantenida desde entonces hasta la fecha, que más que el *uso* y la *circulación* de los vehículos de motor la Ley se dedicaba a regular únicamente la *responsabilidad civil* y su correspondiente *seguro* ante la eventualidad de daños derivados de la circulación de aquellos, limitando

---

2 Sobre el Derecho colombiano en la materia, véase en esta misma obra el trabajo de Saúl Uribe García "Concurrencia de actividades peligrosas en la responsabilidad civil extracontractual", capítulo 17.

3 Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, en vigor desde el 1 de enero de 1964.

4 Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.

así su ámbito al de las medidas de carácter jurídico-privado con exclusión de los aspectos sustantivos y procesales de carácter penal. El consecuente cambio en la denominación de la Ley tardaría casi treinta años en llegar y acaba produciéndose en 1995 –a propósito de las reformas que la normativa europea obligaba a aplicar sobre la Ley –, y, precisamente, con el reconocido objeto de "clarificar su ámbito".[5]

En su redacción original, el precepto disponía:

> "El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna, de sus piezas o mecanismos".

Actualmente, desde su última reforma en el año 2015,[6] el artículo 1 establece lo siguiente:

> "1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.
>
> En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.
>
> En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.
>
> 2. Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por

---

5 Exposición de Motivos de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, que incorporó al Derecho español diversas directivas europeas sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de automóviles. Desde entonces, la norma se denomina *Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor*.

6 Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en vigor desde el 1 de enero de 2016.

uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño.

En los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Tales reglas no procederán si el menor o alguna de las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño.

Las reglas de los dos párrafos anteriores se aplicarán también si la víctima incumple su deber de mitigar el daño. La víctima incumple este deber si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo.

3. El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.

4. Los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo.

5. Las indemnizaciones pagadas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida, a los efectos de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, en tanto sean abonadas por una entidad aseguradora como consecuencia de la responsabilidad civil de su asegurado.

6. Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes."

Una conclusión que se obtiene inmediatamente, ya solo tras una superficial comparación entre las dos versiones, pone en evidencia cómo el contenido del precepto ha ganado en contenido y complejidad. Con algo más de atención se aprecia que del texto inicial se mantienen, a pesar de todo:

- la referencia al conductor como sujeto responsable;
- la mención diferenciada a los daños a las personas y a los daños en los bienes;
- la previsión de causas de exoneración relativas a la intervención de la propia víctima y a la fuerza mayor, y
- la descripción de la fuerza mayor como sucesos *extraños a la conducción o al funcionamiento* del vehículo, entre los cuales nunca se han admitido "los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos".[7]

A lo largo de los años se han ido incorporando a la Ley –y, en ocasiones, desarrollando en sucesivas reformas– diversos aspectos entre los que pueden ahora destacarse los siguientes:

- la expresa referencia legal al *riesgo* como justificación genérica de la responsabilidad del conductor;
- la implantación de regímenes diferenciados para la responsabilidad por daños que afectan a las personas y por daños a los bienes, inicialmente solo previstos en las normas reglamentarias sobre el *seguro* obligatorio de responsabilidad civil derivada de la conducción; o
- la posibilidad de la concurrencia de culpas entre conductor y perjudicado.

3. EL SUPUESTO A EXAMEN: ¿"COLISIÓN RECÍPROCA" O "DAÑOS RECÍPROCOS"?

En el amplio abanico de situaciones dañosas relacionadas con la circulación de vehículos a motor, la que va a ser objeto de estudio es descrita con cierta frecuencia como un supuesto de "colisión recíproca". Carente en España de expresa contemplación legal,[8] la doctrina utiliza esa denominación para aludir a una situación

---

7 Se considera esta norma, por lo dicho, como un ejemplo típico en la diferenciación entre la fuerza mayor y el caso fortuito, este contrariamente *interno* al desarrollo de la actividad y al funcionamiento del vehículo y, como puede apreciarse, nunca eficaz en aras de exonerar de la responsabilidad al conductor.

8 Con la salvedad del primer Reglamento del seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor (Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre), cuyo art. 13.1, con la rúbrica "concurrencia de daños recíprocos", disponía que "[c]uando a consecuencia de un mismo hecho en el que intervengan dos vehículos se produzcan daños recíprocos, cada uno de los certificados cubrirá el daño causado por el vehículo que ampara".

dañosa en la que se aprecia una posible –pero no acreditada– concurrencia de los propios perjudicados en la causación de los daños resultantes.

La "reciprocidad" permite distinguir este supuesto de otro tipo de colisiones. Así, por ejemplo, quedan fuera del concepto aquellas en las que solo uno de los vehículos involucrados se encuentra en movimiento (típicamente, cuando el otro se encuentra estacionado, o si está detenido ya sea por exigencias del tráfico o como paso previo al comienzo de una determinada maniobra).[9] Más allá de encontrarse en movimiento (colisión en marcha), una "colisión recíproca" parece exigir que ambos vehículos, explican los tribunales, "se embistan mutuamente".[10] Esto excluye además, por ejemplo, los supuestos de colisión por alcance trasero incluso aunque ambos vehículos se estén desplazando; en tal situación, es solo uno el que recibe la acometida del otro.[11] También faltaría la idea de embestida *mutua* en los casos de daños en cadena.[12]

En términos generales, el supuesto de colisión recíproca, así perfilado, hace referencia a situaciones dañosas sufridas por quienes se encuentran activamente involucrados en el origen de estas. Apunta, en consecuencia, a un problema de concurrencia de causas, y más concretamente al ámbito de intersección entre esa cuestión y la de la "culpa" del perjudicado.

Aún cabe plantear una nueva interrogante, y es la de si la noción de colisión recíproca exige, al parecer de la doctrina científica y jurisprudencial, que todos los causantes sean, además, perjudicados. Esto es: si más allá de una *colisión,* entendida en la modalidad de embestida mutua –en la que cabe admitir la causación conjunta de la situación dañosa resultante–, es asimismo necesario que *ambos* vehículos resulten afectados por aquella. La respuesta afirmativa, discutible, explica que parte de aquella doctrina aluda al supuesto en examen, no ya como *colisión* recíproca, sino como *daños*

Hace notar Ariño que es otra la situación en algunos países de nuestro entorno, como Portugal e Italia: Ariño Fuertes, Joaquín. "Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en responsabilidad civil y seguro,* núm. 33, 2010, p. 48.

9 Si bien la doctrina llega a distinguir en función de si el vehículo está detenido o estacionado correctamente o no: ver Monterroso Casado, Esther. *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*, Cizur Menor, Aranzadi, 2009, p. 159.

10 SSAP Madrid 155/2009 de 18 de febrero (ECLI:ES:APM:2009:2187) y 668/2008, de 12 de noviembre (ECLI:ES:APM:2008:15592). Ello parecería, además, excluir la posibilidad de aplicar las soluciones propuestas para las "colisiones recíprocas" a los supuestos en que no se haya producido realmente una *colisión*, sino que los daños resulten de reacciones ante ciertas maniobras del otro conductor: ver SAP Córdoba 549/2017, de 27 de septiembre (ECLI: ES:APCO:2017:793).
Todas las resoluciones judiciales citadas en el presente trabajo pertenecen a la jurisdicción civil, salvo que se indicase otra cosa.

11 No, probablemente, en colisiones laterales, como por ejemplo en caso de incorporarse ambos vehículos a un carril central desde sendos carriles laterales.

12 SAP Tenerife 108/2020, de 12 de marzo (ECLI: ES:APTF:2020:932).

recíprocos o *colisión con daños recíprocos.*[13] Con esta precisión, quedarían excluidas del supuesto las situaciones que, cumpliendo el resto de los parámetros doctrinalmente establecidos, solo originan perjuicios para uno de los vehículos implicados; casos que entonces quedarían remitidos a los criterios generales de aplicación en la materia.[14]

Cabe dudar, sin embargo, de que la reciprocidad en el daño resulte un elemento determinante de la situación puesto que, en realidad, el problema de base se manifiesta ya en la perspectiva meramente unilateral del supuesto dañoso.[15] En la noción de colisión recíproca es relevante la circunstancia de que ambos vehículos contribuyen causalmente al resultado dañoso sufrido por al menos alguno de ellos: que los conductores perjudicados (uno o ambos) sean, al mismo tiempo, causantes y víctimas.

Completando lo anterior, el supuesto de colisión recíproca objeto de este estudio presenta siempre una última característica que se encuentra en el núcleo de su especificidad. Si la colisión recíproca se reconduce en abstracto, como se adelantaba, al ámbito de la concurrencia de causas entre causante y víctima, lo que caracteriza a esa modalidad de colisión frente al resto de los numerosos supuestos que cabe ubicar en dicho ámbito es la imposibilidad de dilucidar cómo se produjeron exactamente los hechos, y, en consecuencia, de proceder a la valoración precisa de las respectivas acciones o conductas para concluir, bien en un reparto proporcional de la responsabilidad, bien en su atribución en exclusiva a una sola de las partes.[16]

La doctrina hace referencia a esa imposibilidad de esclarecer el origen del daño, con referencias a que se trata de colisiones "sin culpas probadas",[17] "sin causas probadas",[18] "sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor"[19] u otras similares.

Es claro que, en un sentido más preciso técnicamente, la referencia a la *culpa* solo resultaría admisible en el contexto de una responsabilidad civil subjetiva y, en consecuencia, no resolvería el problema en caso de daños personales, sometidos

---

13 O incluso con una mezcla de ambos: SAP Ciudad Real 71/2021, de 8 de marzo (ECLI: ES:APCR:2021:237).

14 Por ejemplo, en el caso de la SAP Asturias 439/2020, de 14 de febrero (ECLI: ES: APO:2020:5106): salida de vía del vehículo asegurado por la entidad apelante que se imputa a una maniobra antirreglamentaria del demandado, quien no sufrió daño alguno.

15 En esta línea, Medina Crespo, Mariano. *Daños recíprocos sin culpas probadas: la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa y las formas de su superación*, diciembre 2010, https://www.tirantonline.com. Considera el autor que la solución a la colisión sin culpas probadas debe ser la misma aun cuando solo haya una reclamación unilateral, y ya sea esto debido a la decisión de uno de no reclamar o a la inexistencia de perjuicio.

16 SAP Madrid 435/2020, de 5 de noviembre (ECLI: ES:APM:2020:12586).

17 Medina Crespo, Mariano. *Daños recíprocos sin culpas probadas…, cit*.

18 STS, Sección Pleno, 536/2012, de 10 septiembre.

19 SSAP Jaén 159/2020, de 24 de febrero (ECLI: ES:APJ:2020:364); Asturias 439/2020, de 14 de febrero (ECLI: ES: APO:2020:5106).

en Derecho español a un régimen de responsabilidad objetiva. El problema de la colisión recíproca no es tanto la falta de prueba de la *culpa*, como la imposibilidad de determinar si ambos implicados tienen algún grado de responsabilidad (objetiva o subjetiva) en el resultado y, en tal caso, cuál. A ello debe aquí entenderse referido aquel término. Las llamadas colisiones recíprocas surgen de la necesidad de dar respuesta a las pretensiones de las partes, a pesar de las dudas irresolubles sobre lo que se describe como relevancia, contribución o eficiencia causal[20] que quepa otorgar a la conducta de cada sujeto: finalmente, lo verdaderamente determinante no será tanto la indagación de la causa *material* como la valoración jurídica propia de la *imputación objetiva*.[21]

Si el órgano judicial alcanza alguna conclusión acerca del grado de responsabilidad atribuible a los distintos implicados, la pretensión de cada demandante deberá resolverse aplicando sobre el total del daño reclamado la minoración equivalente al porcentaje establecido; en suma, como en cualquier otro supuesto de lo que con cierta impropiedad se denomina "concurrencia de culpas", "compensación de culpas" o, en su caso, "culpa exclusiva de la víctima".[22] Esa solución (la minoración correspondiente sobre la cantidad reclamada) procedería, entonces, con independencia de que ambos vehículos estén o no en movimiento, de que se embistan o no mutuamente, y de que solo uno o los dos resulten perjudicados;[23] a dichos efectos, las particularidades antes mencionadas de las colisiones recíprocas carecen de interés.

4. LOS DAÑOS PERSONALES DERIVADOS DE "COLISIONES RECÍPROCAS": LA STS, SECCIÓN PLENO, 536/2012, DE 10 SEPTIEMBRE[24]

Con arreglo a lo dispuesto hoy en el artículo 1.1, párrafos I y II, del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la

---

20 Utiliza el término "influencia causal" la SAP Ciudad Real 71/2021, de 8 de marzo (ECLI: ES:APCR:2021:237).

21 SAP Jaén 1118/2019, de 20 de noviembre (ECLI: ES:APJ:2019:1470).

22 Siempre con un significado no estricto del término "culpa".

23 Así, por ejemplo, en la SAP Jaén 159/2020, de 24 de febrero (ECLI: ES:APJ:2020:364). El Juzgado de Primera Instancia había concluido que existía una concurrencia de culpas en quienes circulaban simultánea y negligentemente por una explanada sin señalización; concurrencia que valora expresamente en el 50% para a continuación, sin embargo, imputar a la aseguradora demandada la responsabilidad por el 100% de los daños. La Audiencia Provincial estima el recurso planteado por aquella: "la sentencia de instancia dice con claridad que estima que ambas conductoras tuvieron igual culpa, esto es, no se trata de falta de acreditación de la culpa, sino de la concurrencia de ambas conductas negligentes que estima probadas. Y en este supuesto ciertamente la responsabilidad se minora en la parte de la que es responsable la propia víctima, en el caso el 50%, siendo en definitiva que la demandada no puede ser responsable del 100%, sino solo del otro 50% de los daños causados por el siniestro".

24 ECLI: ES:TS:2012:7647.

Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, LRCSCVM):

> "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.
>
> En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos."

Se trata, claramente, de una responsabilidad objetiva para la que carece de trascendencia la negligencia del responsable, quien solo podrá exonerarse en virtud de las causas recogidas taxativamente en la norma. Insiste en ocasiones la doctrina y la jurisprudencia en que tal responsabilidad se funda en el principio de creación del riesgo,[25] pero ello no tiene un significado seguro más allá de la objetivación de la responsabilidad que ya resulta de lo que la norma dispone con toda claridad en el párrafo segundo: con o sin justificación en el riesgo creado, el conductor queda *ex lege* obligado a responder de la causación de un daño personal, salvo causa de fuerza mayor o culpa exclusiva de la víctima.[26] Es ese riesgo inherente a la actividad el que explica la opción del legislador por la responsabilidad objetiva cuando el daño típico se materializa, pero, una vez la norma ha acogido tal sistema, la referencia al riesgo creado no parece añadir nada más.[27]

La responsabilidad por daño personal podrá, en otros casos, moderarse con base en la concurrencia de causas ("culpas") entre demandado y demandante, tal y como contempla expresamente el punto 2 del mismo artículo 1 LRCSCVM, con el efecto de aminorar proporcionalmente las cuantías indemnizatorias.[28] Corresponde al demandante la carga de la prueba del daño y su relación causal con la conducción

---

25 Así, por ejemplo, recientemente, SAP Valladolid 9/2021, de 4 de enero (ECLI: ES:APVA:2021:42).

26 Tratándose de daños personales la jurisprudencia se muestra especialmente exigente a la hora de valorar la conducta del causante que intenta exonerarse alegando la culpa exclusiva de la víctima. Últimamente, ver SAP Ciudad Real 71/2021, de 8 de marzo (ECLI: ES:APCR:2021:237): "la prueba de la culpa exclusiva de la víctima es especialmente rigurosa en esta materia y reclama una prueba terminante de que el conductor causante de las lesiones actuó con total diligencia". Así lo consideró en el caso, estimando el recurso de los demandados por los daños derivados de la colisión entre la furgoneta que aquellos conducían y un ciclomotor.

27 Será distinto en el caso de la responsabilidad subjetiva: ver *infra* punto 5.

28 La consideración de la concurrencia de la culpa de la víctima exige que esta sea civilmente imputable, y aún en tal caso no repercutirá en una reducción superior al 75% de la valoración del perjuicio.

del demandado; y a este la de la acción u omisión del propio perjudicado que pueda considerarse concausa del daño.[29] La moderación se justifica en que la conducta de la víctima permite reconsiderar la relevancia jurídica (imputación objetiva) de la intervención del causante, y no en atención a una mayor o menor diligencia de este, irrelevante en todo supuesto de responsabilidad objetiva.[30] En el régimen descrito la Ley no establece distinción alguna en función de si la víctima es o no ajena a la circulación de vehículos a motor; en consecuencia, es aplicable tanto si el lesionado era ocupante de alguno de los vehículos implicados como si no (típicamente, en el caso de peatones).[31]

Sin embargo, la respuesta a la pretensión de indemnización del daño personal adolecía de cierta inseguridad en los supuestos descritos como colisiones recíprocas, en las que ni puede probarse que proceda descartar la relevancia causal de alguno implicados, ni se alcanza a valorar en qué medida han contribuido cada uno de ellos al resultado final. Ha sido la STS, Sección Pleno, 536/2012, de 10 septiembre, la que ha clarificado el criterio a aplicar en este tipo de supuestos, perfilando de forma más acabada la doctrina apuntada en algunas resoluciones anteriores del Alto Tribunal.

En el origen del pleito que finaliza con esta sentencia, se encuentra una colisión de dos vehículos que circulaban en sentido contrario. El Juzgado de Primera Instancia desestimó la demanda –presentada por uno de los conductores–, al no haberse probado ni el lugar del impacto ni cuál de los vehículos fue el que invadió el carril contrario; y el fallo fue confirmado en lo sustancial por la Audiencia Provincial cuya sentencia es objeto de recurso ante el Tribunal Supremo.

Los hechos deben valorarse a la luz de la redacción inmediatamente anterior al texto hoy vigente de la LRCSCVM si bien cabe recordar que, en lo que interesa, la norma actual mantiene básicamente el mismo contenido; en especial, la referencia

---

29 SAP Valladolid 9/2021, de 4 de enero (ECLI: ES:APVA:2021:42).

30 Como explicaba la STS 1130/2008 de 12 diciembre (ECLI:ES:TS:2008:7514), y han recogido otras posteriores: "En el caso de accidente de circulación con víctimas ajenas a la circulación de vehículos, como es el caso de los peatones, debe rechazarse la interpretación de que la responsabilidad del conductor es paralela a la responsabilidad de la víctima negligente, pues la ausencia o moderación de la responsabilidad del primero deriva de la falta de imputación objetiva a pesar del riesgo creado, y no de una responsabilidad subjetiva del conductor paralela a la posible responsabilidad subjetiva de la víctima por los daños causados".

31 La única diferencia entre ambos supuestos es que en el primer caso tanto el causante como el lesionado participan de la actividad generadora del riesgo del que resulta el daño, lo que no ocurre en el segundo caso, en el que el lesionado es víctima de la actividad peligrosa de un tercero.

"al riesgo creado por la conducción" como título genérico de atribución de la responsabilidad,[32] y el carácter objetivo de la responsabilidad por daños personales.[33]

Entiende el tribunal de apelación que en supuestos de colisión recíproca procede aplicar las reglas generales sobre carga de la prueba, y que en consecuencia debe perjudicar al demandante la incertidumbre sobre las circunstancias en que se produjo el accidente. Con ello, la Audiencia Provincial está implícitamente afirmando que, tratándose de colisiones recíprocas, en la medida en que ambos conductores se encuentran en la misma situación, no pueden como demandantes acogerse a los beneficios de una inversión de la carga de la prueba que –al parecer– sí les correspondería en otro caso. La Audiencia se suma por tanto a la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa ("lejos de presumirse la culpa y recaer en el agente la carga de acreditar su comportamiento diligente, en la medida que ambos conductores se hallan en la misma situación por el riesgo generado por su conducción, cada uno debe probar la culpa del contrario") que, como explica Medina, fue importada en España desde Francia como secuela, a su vez, de la noción de responsabilidad –subjetiva– por riesgo.[34]

La inversión que se toma como punto de partida, de fundamentación doctrinal, se incardina inicialmente –primera mitad del siglo XX– en el proceso de objetivación de la responsabilidad subjetiva justificado por el riesgo cualificado de ciertas actividades

---

32 Fue precisamente la reforma introducida por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, de aplicación al caso, la que la incorporó a la LRCSCVM. Desde entonces, la Ley comienza afirmando que el conductor de un vehículo a motor es responsable de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación "en virtud del riesgo creado" por la conducción del mismo.

33 La Ley 30/1995 eliminó cualquier posible resquicio de duda sobre ello, al insertar la palabra "sólo" en el precepto que admitía para los daños personales la posibilidad de exoneración del causante por culpa exclusiva de la víctima y por fuerza mayor: "En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe […]". Solo el Reglamento anterior a esa reforma (Real Decreto 2641/1986) apuntaba que, salvando las causas habituales de exoneración, el seguro obligatorio asumiría la reparación del daño corporal "causado a *todo* perjudicado" (art. 12.2; cursiva añadida); pero se trataba de una norma reglamentaria, y referida en exclusiva al seguro de responsabilidad civil que se impone como obligatorio para todo propietario de un vehículo a motor.

34 Medina Crespo, Mariano. "Daños recíprocos sin culpas probadas…", *cit.* El autor critica fundadamente tanto la importación de la doctrina, erradicada ya décadas antes del sistema galo, como la propia tesis de la neutralización de las presunciones: "Carece de sentido que la confluencia de riesgos actualizados en daños recíprocos suponga su negación y que dejen de utilizarse unos mecanismos justiciales a los que ha tenido que acudirse para, partiendo de la normalidad de las actuaciones negligentes, solventar las dificultades probatorias que clásicamente se traducían en supuestos de culpas absueltas, es decir, sin generar responsabilidad civil alguna; y es que la reconducción de las colisiones al sistema tradicional de que no hay responsabilidad civil sin culpa demostrada se traduce en que, en la mayor parte de los casos en que se aplique la neutralización de las presunciones, queden protegidas culpas sin declaración de responsabilidad civil alguna; y a que queden frustradas injustamente las expectativas de quienes son inocentes aunque no puedan demostrarlo".

que sin embargo carecían de un régimen *ad hoc* –más beneficioso para la víctima– de responsabilidad civil objetiva. El principio *pro damnato* sustentó interpretar que la causación de un daño en el contexto de ese tipo de actividades (entre ellas, la conducción de vehículos a motor) apunta a una negligencia del causante, salvo prueba en contrario: si no era posible ignorar la necesidad de negligencia por falta de una norma que lo permita, al menos la inversión de la carga de la prueba alejaba del subjetivismo radical la responsabilidad aquiliana en esos ámbitos, máxime acompañada de argumentos como la elevación del nivel de diligencia exigible y la insuficiencia del cumplimiento de los reglamentos de la actividad. Esa presunción de culpa (no extensiva al daño, ni a la causa material –el "cómo y el porqué" de aquel–)[35] acabaría siendo aplicada indiscriminadamente a cualquier ámbito de actividad por la jurisprudencia española dominante en las últimas décadas del pasado siglo, hasta convertir en *principio* –hoy ya afortunadamente desarbolado como tal–, lo que siempre debió seguir siendo una excepción. Y, con esa base, la evidencia de que ambas partes crearon el riesgo que se materializó en daños produciría –supuestamente– el efecto de inactivar o neutralizar la razón para favorecer a cada uno de ellos frente al otro.

Cuando la Audiencia Provincial desestima el recurso de apelación recoge esta línea doctrinal que tenía precedentes también en el propio Tribunal Supremo.[36] El razonamiento, en cualquier caso, no viene avalado por el texto de la Ley, que de hecho no contiene todavía hoy ninguna inversión *legal* de la carga de la prueba de la culpa en favor de los perjudicados por la conducción de vehículos a motor que pudiera invalidarse. Pero, además, resulta especialmente improcedente en el contexto de los daños personales –que eran los discutidos en el pleito–, sometidos a un régimen de responsabilidad ajena a la culpa del causante desde la primera Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.

Con todo, se ha pretendido acomodar al ámbito de la responsabilidad objetiva el argumentario en torno a tal inversión de la carga de la prueba por la vía de entenderla referida a la causalidad, y no a la culpa. La responsabilidad objetiva "por riesgo en la conducción" implicaría de esta forma no solo la irrelevancia de la negligencia del conductor, sino además una "presunción de causalidad" en su contra, entre la

---

35 STS 374/1994, de 29 abril (ECLI:ES:TS:1994:3051); SAP Bizkaia 140/2015, de 15 de mayo (ECLI:ES:APBI:2015:836); SAP Asturias 29/2016, de 28 de enero (ECLI: ES:APO:2016:215).

36 Así, la STS 528/1996, de 17 junio (ECLI:ES:TS:1996:3695) recuerda cómo "es doctrina pacífica y constante derivada de la jurisprudencia de esta Sala, la que establece de una manera llana, que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de accidentes de circulación por colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria"; y la STS 374/1994, de 29 abril (ECLI:ES:TS:1994:3051), con cita de otras anteriores, afirma que "[t]iene declarado esta Sala con reiteración que en los supuestos de colisión entre vehículos de motor no es aplicable el principio de la inversión de la carga de la prueba ni de la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo".

conducción del vehículo y los daños derivados del accidente cuando estos son los propios de la actividad de riesgo llevada a cabo. El Tribunal Supremo alude a ella al estimar el recurso (FD 4.B):

> "El principio de responsabilidad objetiva –en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí–, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y las consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas, como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor. Esta presunción solo puede enervarse demostrando que concurren las causas de exoneración configuradas por la ley como excluyentes del nexo de causalidad entre la acción y el daño."

No cabe admitir tal presunción si realmente se pretende referir a una distribución de la carga probatoria de la *causa material* del daño contraria a las reglas generales:[37] la carga de la prueba de ese requisito de la acción, como la de la propia existencia del perjuicio que se reclama, siguen a cargo del demandante[38] y, tradicionalmente, ha sido exigida por los tribunales con considerable rigor. La supuesta presunción puede admitirse (y considerando una cierta imprecisión terminológica que dada la fecha de la sentencia se podría esperar superada) si referida a la *imputación objetiva*, esto es, a la relevancia jurídica que cabe reconocer a la actividad de riesgo desarrollada, respecto del daño resultante.

En tal caso, puede entenderse que se emplea el recurso a tal "presunción" para explicar que la intervención de quien *se demuestra* que desarrollando una actividad de riesgo ha causado daños que se consideran manifestación típica del mismo, se considera ya *per se* jurídicamente relevante de cara a la indemnización de aquellos; valoración que cedería ante la concurrencia de alguna de las causas de exoneración admisibles en cada caso: en el ámbito de la conducción de vehículos a motor, la "culpa exclusiva" del perjudicado[39] o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. De cualquier manera, nada de lo anterior supone

---

37 En el mismo sentido, Peña López, Fernando, "Causalidad, eficiencia causal, imputación objetiva y reparto de responsabilidades aplicando el régimen de la LRCSCVM: notas a la STS de 10 de septiembre de 2012", en: *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 46, 2013, p. 13.

38 Reglero Campos, Fernando, "Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor", (actualizado por F. Peña), en: L. F. Reglero Campos y J. M. Busto Lago (coords.). *Tratado de responsabilidad civil*, Cap. X, , 5ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2014, ep. II.3.

39 Así desde la reforma de la LRCSCVM del año 2015, sustituyendo los términos "conducta o negligencia" de la versión anterior que habían sido objeto de fundadas críticas: ver Reglero Campos, Fernando, *op. cit.,* IV.1.

tampoco inversión alguna de la carga de la prueba, porque la regla general es, y ha sido siempre, que "[i]ncumbe al demandado […] la carga de probar los hechos que, conforme a las normas que les sean aplicables, impidan, extingan o enerven la eficacia jurídica" de los hechos que sustentan la demanda (artículo 217.3 Ley de Enjuiciamiento Civil –LEC–).[40] En suma, el argumento en torno a la inversión de la carga probatoria de la culpa –propia de la responsabilidad subjetiva por riesgo– no es trasladable a los daños personales derivados de la conducción de vehículos a motor, no ya solo por la razón obvia de que estos están sometidos desde el principio a una responsabilidad objetiva configurada *ad hoc* legalmente, sino sobre todo porque en ésta tampoco se acoge una verdadera "presunción de causalidad" que contradiga el régimen general del *onus probandi*, a la que parece referirse el Tribunal Supremo.

La tesis de la neutralización de las presunciones fue perdiendo influencia a la hora de resolver las demandas por daños personales en accidentes de circulación sin prueba de la relevancia causal de cada parte. Ya antes de la STS Sección Pleno, 536/2012, de 10 septiembre, el Alto Tribunal había apuntado en este sentido, concretamente en la STS 1222/2008, de 16 de diciembre,[41] que aquella cita. A pesar de cierta imprecisión en su fundamentación,[42] en esta resolución se había puesto de manifiesto que en caso de colisión entre vehículos, y por lo que respecta a los daños personales, "debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado", sin que proceda alterar la carga de la prueba de un requisito de carácter subjetivo –la culpa– ajeno a aquel tipo de responsabilidad. Gráficamente explica Medina que esta sentencia representa el certificado de defunción de la doctrina favorable a la neutralización de las presunciones de culpa.[43]

El Alto Tribunal estima el recurso contra la sentencia de apelación, desarrollando un razonamiento en dos fases:

I. En primer lugar, recuerda que el argumento anterior –no inversión de la carga de la prueba de la culpa– "no es acorde con las exigencias del principio de

---

40 Tal inversión del *onus probandi* se produciría, por ejemplo, y no es el caso, si el demandado tuviera que responder aun sin prueba suficiente de que efectivamente se produjeron unos daños; o si el demandante viera rechazada su pretensión indemnizatoria en el caso de no resultar acreditado que *no concurrió* fuerza mayor o que el daño *no se debió* exclusivamente a su especialmente relevante intervención en el suceso dañoso por el que reclama.

41 ECLI:ES:TS:2008:7513.

42 Medina Crespo, Mariano. "Hacia una solución correcta del problema de los daños recíprocos sin culpas probadas. La esperanza abierta por la espléndida STS (Sala Primera) de 16 de diciembre de 2008. Apostillas y comentario", en: *Revista de responsabilidad civil y seguro*, núm. 32, 2009. Añade el autor en este sentido que la jurisprudencia menor citaba esta sentencia tanto para mantener la vigencia de la tesis de la neutralización de presunciones tras la reforma de 1995, como contrariamente para defender que, tras esta, aquella tesis devino ya inviable (pp. 40-41).

43 Medina Crespo, Mariano, "Hacia una solución correcta…", *cit*., p. 46.

responsabilidad objetiva proclamada en el artículo 1.1 LRCSCVM, la cual es aplicable a los daños personales dimanantes de la circulación"; y que "una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación que establece la LRCSVM [*sic*]". En este tipo de responsabilidad, la incertidumbre de que adolece el caso en examen "no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios de imputación". De esta forma, probada la participación del demandado en el accidente y la causación de daños típicamente derivados de la actividad peligrosa que aquel lleva a cabo, cabe dar por acreditada la relevancia causal de su intervención. La eventual exoneración de responsabilidad dependerá de que el demandado pueda acreditar alguna de las causas legalmente admitidas a tal efecto (culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor); en otro caso, será considerado responsable.

II. En segundo lugar, llegado a ese punto el Tribunal Supremo entra en la cuestión más controvertida antes de esta sentencia en las Audiencias Provinciales, esto es, cómo responder ante la incertidumbre causal definitiva. La sentencia 1222/2008, precedente de interés en cuanto al abandono de la doctrina de la neutralización de las presunciones, no había llegado en cambio a entrar en la valoración de este aspecto, probablemente porque en realidad los hechos no reúnen todos los requisitos antes indicados de las "colisiones recíprocas"; en particular, aun tratándose de una colisión en marcha no se aprecia la "embestida mutua" entre los vehículos implicados.[44]

En 2012 las Audiencias Provinciales se encontraban divididas entre las que consideraban que la responsabilidad debe alcanzar a la totalidad de los daños personales de los ocupantes del otro vehículo y las que mantenían que, en atención a la reciprocidad de las conductas dañosas, procede optar por un resarcimiento proporcional:

a) La defensa de la proporcionalidad parte de la base de considerar como un todo el daño derivado del accidente. La suma de los perjuicios personales es entonces el resultado de dos causas concurrentes, lo que determinaría la distribución proporcional de la indemnización entre ambas en caso de poderse concretar su respectiva relevancia causal. Obviamente ello no ocurre en las colisiones recíprocas, por lo que a falta de criterio que justifique una distribución desigual procede considerar a ambos causantes responsables por mitad del resultado dañoso.

---

[44] En el caso, el vehículo de los demandantes fue golpeado por otro que, al avanzar desde atrás intentando realizar un adelantamiento múltiple, tuvo que realizar una maniobra evasiva para evitar la colisión con un tercero. Claramente es uno de ellos el que choca con el otro, que circula correctamente, como resultado de la maniobra realizada por aquel para sortear a un tercero. La propia sentencia explica que el demandante circulaba correctamente, y que "fue acometido ('colisionado')" por el demandado.

El Tribunal Supremo destaca las ventajas de esta tesis. Una de ellas es aportar una solución equilibrada entre los supuestos en los que se prueba la concreta contribución causal de los implicados y aquellos en los que no es posible; la otra, "evitar el paradójico efecto de las condenas cruzadas, que supone el teórico desdoblamiento de un único siniestro en dos accidentes separados".

b) La solución alternativa, o tesis de las *condenas cruzadas*, es –a pesar de su "paradójico efecto"– la que finalmente prevalece, reservando la tesis de la proporcionalidad a los supuestos en que pueda acreditarse el concreto grado de relevancia causal de cada conductor. El Alto Tribunal explica así sus razones:

> "(a) Esta es la doctrina seguida por un número considerable de audiencias provinciales.
>
> (b) Constituye una solución aceptada expresamente por alguna de las legislaciones de Derecho comparado, como se ha expuesto.
>
> (c) Es una doctrina próxima, aunque no coincida con ella, a la que inspira la jurisprudencia de esta Sala tendente a proclamar la solidaridad impropia entre los agentes que concurren a causar el daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción.
>
> (d) Es acorde con la tendencia que se registra en el Derecho comparado a atribuir responsabilidad plena a los causantes simultáneamente de un daño por una pluralidad de actividades (v. gr., PETL, artículo 3:102, según el cual: "En caso de una pluralidad de actividades, si cada una de ellas hubiera causado el daño por sí sola al mismo tiempo, se considerará que cada actividad es causa del daño de la víctima").
>
> (e) Es la doctrina más acorde con la presunción de causalidad, que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, en relación con el agente de la actividad peligrosa que interviene en la producción del daño característico de dicha actividad de riesgo. Estimamos que, cuando, por falta de datos, no resulta posible destruir la presunción fundada en el riesgo creado por cada conductor respecto de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo (supuesto a que se contrae el caso enjuiciado), el principio de responsabilidad objetiva puede resultar dañado si, sin otro fundamento que haber existido otra posible causa concurrente, presuntivamente se restringe la causalidad imputable a cada conductor en la producción de los daños al otro vehículo a una proporción del 50% (esta reducción sí sería procedente si se probase que ambos causaron el accidente en dicha proporción). Entendemos, en suma, que el criterio más acorde con el principio de responsabilidad objetiva del agente por el riesgo creado y con la presunción de causalidad respecto de los daños característicos correspondientes a la actividad de riesgo (por falta de prueba al respecto de la concurrencia de una causa legal de exoneración o disminución), debe conducir a la conclusión de que cada conductor, y por tanto, cada vehículo, es responsable del 100% de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo interviniente en la colisión.

La doctrina sentada por la STS, Sección Pleno, 536/2012, de 10 septiembre, se ha reiterado después en SSTS 40/2013 de 4 febrero;[45] 312/2017, de 18 de mayo;[46] y 294/2019, de 27 de mayo (Sección Pleno);[47] y hoy es ampliamente compartida por la jurisprudencia menor.[48] No ha sido, sin embargo, ajena a las críticas de parte de la doctrina que, no sin razón, discute cada uno de los argumentos que la fundamentan.

Así, Medina[49] rechaza lo que denomina "el argumento democrático" (apoyo de una supuesta mayoría de Audiencias Provinciales), considera inadecuadas las referencias a algún derecho extranjero y a textos de *soft law*, desvincula la causación recíproca de daños de la solidaridad impropia (invocada por el Tribunal Supremo por afinidad a la solución que propugna), y rebate que el resarcimiento integral de los daños personales sea el más concorde con la presunción de causalidad propia de la responsabilidad objetiva por riesgo. Entiende el autor que "no enervadas las presunciones de culpa, se está ante un supuesto de culpas (o riesgos causales) concurrentes que se ha de resolver mediante la técnica propia de la concurrencia de causas confluyentes en el resultado dañoso, evitándose que cada conductor sea resarcido por daños debidos a su propia causación, porque el instituto de la responsabilidad civil es incompatible con la tutela del ensimismamiento dañoso".

La solución consolidada por la STS, Sección Pleno, 536/2012, de 10 septiembre, se encuentra en relación con la posición que se adopte en cuanto a la atribución del riesgo de la incertidumbre causal (imputación objetiva): si este se asigna al perjudicado demandante, se favorece el criterio de la indemnización proporcional y, contrariamente, si se imputa al demandado se favorece el criterio de las condenas cruzadas adoptado por esa resolución.

Desde la primera perspectiva se discute la tesis del resarcimiento íntegro en cuanto supuesta consecuencia de la falta de prueba de las circunstancias exoneratorias; esto es, aun cuando el demandado no pruebe la concurrencia de fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima, la implicación de esta en la colisión recíproca la convierte en "artífice del riesgo creado por la conducción de su propio vehículo" y potencial responsable de sus consecuencias, una vez probado el daño y la vinculación causal con el accidente. Con ello queda abierta la posibilidad de que el perjudicado haya efectivamente intervenido de manera suficientemente relevante en el daño resultante, y ello configura un supuesto de culpas concurrentes que –a falta de prueba

---

45 ECLI:ES:TS:2013:283

46 ECLI:ES:TS:2017:1903

47 ECLI:ES:TS:2019:1600.

48 A modo de ejemplo, SAP Córdoba 99/2019, de 29 de enero (ECLI: ES:APCO:2019:72).

49 Medina Crespo, Mariano. "Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012)", en: *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina (Civil y Mercantil)*, BOE, 2011-2012, pp. 564 y ss.

en contrario– deben ser consideradas de similar entidad,[50] lo que llevaría a la tesis del reparto al 50%:

- Frente a terceros ajenos a los conductores involucrados (en el caso, otros ocupantes) esa concurrencia, cuando no cabe mayor precisión, se articularía a través de la solidaridad impropia y finalmente conduciría a aquella misma proporción en la relación interna.
- Entre los corresponsables, al ocupar cada uno al mismo tiempo las posiciones de víctima y –parcialmente– responsable, solo cabría esperar la indemnización que se corresponda con la intervención del demandado (de nuevo, subsidiariamente, el 50%).

En cualquier caso, se llega a una solución diferente a la de la indemnización total de los daños personales del vehículo con el que se produce la colisión. Y esto, como explica Medina, con independencia de si fue uno o fueron ambos los conductores lesionados.[51]

Desde la posición contraria, que imputa el riesgo de la incertidumbre causal al demandado, se razona que ante la falta de prueba de lo contrario (esto es, de alguna de las causas de exoneración de la responsabilidad),[52] y como efecto lógico de la carga de la prueba que le corresponde a aquel, se impone mantener en él la responsabilidad por el total del daño que la responsabilidad objetiva adopta como punto de partida en base al riesgo creado con la conducción. Con ello, por una parte, se dice atender al principio de solidaridad social que se encuentra en el origen de la responsabilidad civil por daños derivados de la circulación de vehículos a motor; además, y al parecer como manifestación de lo anterior, se asegura la cobertura –total y con cargo al seguro obligatorio del demandado– del daño a la persona del conductor, nunca cubierta por su propio seguro obligatorio.[53]

---

50 Medina Crespo, Mariano. "Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012)", *cit*., p. 563.

51 *Ibid.,* p. 562.

52 O, al menos, de la culpa concurrente del demandante, como añaden las SSAP Bizkaia 140/2015, de 15 de mayo (ECLI: ES: APBI:2015:836), o AP Asturias 29/2016, de 28 de enero (ECLI: ES:APO:2016:215).

53 La más reciente STS, Sección Pleno, 294/2019 de 27 de mayo, especialmente interesante por su doctrina respecto de los daños materiales en colisiones recíprocas (ver *infra* V), confirma, además para los daños personales la asentada por la STS 536/2012 de 10 de septiembre: "la doctrina jurisprudencial de las condenas cruzadas responde a ese principio, pues si se siguiera otro criterio, como el de la indemnización proporcional, la consecuencia sería que en los casos de muerte de uno de los conductores, o de los dos, la indemnización a los perjudicados sufriría una reducción muy considerable, pese a no haberse probado la concurrencia de las únicas causas de exoneración legalmente admisibles, y la efectividad del seguro obligatorio del vehículo causante de la muerte del conductor del otro vehículo quedaría injustificadamente mermada, ya que el seguro obligatorio cubre los daños personales de los ocupantes del vehículo asegurado pero no los del propio conductor, que sí quedan

5. LOS DAÑOS MATERIALES DERIVADOS DE "COLISIONES RECÍPROCAS": LA STS, SECCIÓN PLENO, 294/2019 DE 27 DE MAYO

El vigente artículo 1.1.III LRCSCVM, al igual que todas las redacciones anteriores del mismo desde la reforma de 1986,[54] mantiene el carácter subjetivo de la responsabilidad civil del conductor del vehículo causante de daños materiales al establecer una expresa remisión al régimen general de la responsabilidad aquiliana:

> "En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley."[55]

Con arreglo a los criterios generales sobre la acción de responsabilidad extracontractual y la carga de la prueba, es al demandante a quien le corresponde probar la concurrencia de los presupuestos de aquella (daño, nexo causal y negligencia), con las salvedades previstas legalmente.[56] En consecuencia, si el juez no considera suficientemente probado cómo ocurrieron los hechos y, por tanto, no alcanza el convencimiento de que el demandado actuó de forma negligente, es al demandante a quien debe perjudicar tal falta de prueba.

En el contexto de los accidentes de circulación, siendo frecuentemente indiscutida la efectiva existencia del daño material, no existe ni ha existido antes una inversión *legal* de la carga de la prueba de la que pueda beneficiarse el perjudicado en relación con los otros dos requisitos de la acción –la causa material y la negligencia–. Hasta

íntegramente cubiertos en cambio por el seguro obligatorio del otro vehículo". Comparte este criterio Blasco Gascó, Francisco de Paula. "Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019). Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos", en: *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina (Civil y Mercantil)*, 2019, p. 321.

54 Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario.

55 Art. 1902 CC: "El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar al daño causado"; art. 109 CP: "1. La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados. 2. El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil".

56 Antes de ser derogado tras más de un siglo de vigencia, el art. 1214 CC establecía que "[i]ncumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento, y la de su extinción al que la opone". Desde el año 2000, el art. 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil mantiene el principio general de que "[c]orresponde al actor y al demandado reconviniente la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvención"; prevé sin embargo también que la ley pueda establecer una diferente distribución de la carga probatoria –y así lo hace ya la propia norma invirtiéndola en algunos supuestos– e impone que el órgano judicial atienda en cualquier caso al principio de facilidad o disponibilidad probatorias.

1962 la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación careció en España de un régimen *ad hoc*, por lo que debían aplicarse las normas generales tanto en lo relativo a la propia responsabilidad reclamada como en cuanto a la carga de la prueba de los elementos de la acción. El desequilibrio que ello llegaba a provocar en contra del perjudicado motivó que en torno a 1940 la jurisprudencia comenzara a argumentar en favor de la inversión del *onus probandi*, favoreciendo su aplicación sobre todo en supuestos de daños resultantes de actividades que entrañaran un riesgo cualificado o de especial entidad para terceros.[57] A falta de soporte legal, ello tuvo que justificarse en razonamientos como la interpretación de las normas conforme a la realidad social del tiempo en que tienen que ser aplicadas, y el riesgo creado con la conducción.

Cuando en 1962 se regula por primera vez la responsabilidad civil derivada de la conducción, la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, comienza explicando en su preámbulo que:

> "El constante aumento del tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor; el progreso y perfeccionamiento ininterrumpido de la técnica automovilística y las necesidades de la vida moderna han provocado una situación de hecho que constituye una seria preocupación para los Gobiernos de todos los países ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional."

La situación descrita repercute en la novedosa regulación de la responsabilidad civil, de forma que:

> "El resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima se busca a ultranza, pero en su propio campo y con pleno fundamento jurídico, como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la Ley, en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor."

En consonancia con lo anterior, el artículo 39 dispuso que:

> "El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna, de sus piezas o mecanismos."

La Ley 122/1962 resolvió, por tanto, que la responsabilidad objetiva con causas tasadas de exoneración era la respuesta adecuada ante la materialización

[57] Suele situarse el origen de este giro jurisprudencial en la STS de 10 julio 1943, que precisamente resuelve un conflicto motivado por un accidente de circulación.

de los riesgos específicos de la conducción de vehículos a motor, mejorando así notablemente el grado de protección a los terceros perjudicados que se había obtenido jurisprudencialmente con la mera inversión de la carga de la prueba de la culpa y el resto de argumentos objetivadores de la responsabilidad aquiliana subjetiva (elevación del nivel de diligencia exigido, etc.).

El indicado planteamiento se mantiene hasta la reforma de 1986, siendo entonces, con ocasión de la adaptación de la Ley al ordenamiento comunitario,[58] cuando se incorpora la diferenciación entre los daños personales y los materiales. El tenor de la norma previa (responsabilidad objetiva salvo culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor) se conservó para los primeros, añadiendo para los segundos un párrafo que se mantiene en la actualidad prácticamente inalterado, y que recupera para ellos la responsabilidad subjetiva mediante la expresa remisión al régimen general de la responsabilidad civil del Código civil y del Código penal.

Paralelamente, a lo largo de la segunda mitad del pasado siglo la jurisprudencia española había ido extendiendo la inversión de la carga de la prueba de la culpa a prácticamente cualquier ámbito de la responsabilidad aquiliana, hasta llegar a configurar un supuesto "principio" (así descrito en algunas resoluciones judiciales). Aquella inversión queda finalmente aceptada como criterio de aplicación general, sin que la legislación en la materia hubiera experimentado alteración alguna.

Es ese el contexto con el que se encuentra la reforma legislativa de 1986 cuando recupera la necesidad de culpa o negligencia para la indemnización de los daños materiales derivados de accidentes de circulación; y ese, también, el contexto en que se enmarcan los pronunciamientos jurisprudenciales que estructuran el razonamiento acerca de la carga de la prueba de la culpa adoptando como punto de arranque del argumento la *inversión* de la misma,[59] para discutir a partir de esa base sobre si también en los casos de colisiones recíprocas se aplica tal inversión o si, excepcionalmente, ello no procede por las especiales circunstancias que caracterizan este tipo de casos.[60]

En torno al cambio de siglo el desbordamiento del "principio" de inversión de la carga de la prueba de la culpa acabó por provocar la reacción de la jurisprudencia,[61] que inició una tendencia hacia la reconducción a sus justos términos de la *excepción*

---

58 Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio.

59 Sin duda, la conducción de vehículos a motor constituye un claro ejemplo de actividad especialmente peligrosa para terceros, por lo que el argumento del riesgo creado justifica, más que nunca, la aplicación de los expedientes objetivadores de la responsabilidad subjetiva, incorporando la inversión de la carga de la prueba de la culpa al régimen básico.

60 Ver, por ejemplo, las SSTS 528/1996, de 17 junio (ECLI:ES:TS:1996:3695) y 374/1994, de 29 abril (ECLI:ES:TS:1994:3051), y la jurisprudencia citada en ellas.

61 A ello coadyuvó que la nueva legislación procesal, aprobada en el año 2000, mantuviera el criterio tradicional, lo que privaba de fuerza al argumento de la realidad social como uno de los argumentos en favor de la inversión de la carga de la prueba: Arcos Vieira, María Luisa. *La inversión de la carga de*

que, en realidad, debe representar la presunción *iuris tantum* de negligencia en contra del demandado, y esta nueva tendencia se ha ido intensificando a lo largo de las últimas décadas.[62] Cualquier probabilidad de que, a consecuencia de tal evolución jurisprudencial, se retrocediera hacia una interpretación más radicalmente subjetivista de la responsabilidad por daños materiales en la conducción de vehículos quedó conjurada al reformarse en 1995 el art. 1.1.I LRCSCVM, sustituyendo la referencia genérica a "lo establecido en la presente Ley" como marco de la obligación de indemnizar, por una expresa referencia al *riesgo* creado por la conducción como fundamento de aquella:

"El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación".

Este matiz resultará de especial interés precisamente en la responsabilidad por daños materiales –anclada *ex lege* en la tradicional responsabilidad por culpa– al ofrecer un sólido argumento para mantener y consolidar la inversión de la carga de la prueba de la culpa en favor de las víctimas. Una vez más, también en el ámbito de la responsabilidad civil por daños materiales resulta un precedente de especial interés la STS 1222/2008, de 16 de diciembre, en un supuesto de reclamación de aquellos junto a ciertos daños personales; el interés viene dado por ser la primera sentencia que debe abordar el alcance de la expresa referencia legal al riesgo, tras la reforma de 1995.

Esta resolución afirma al respecto que:

> "En punto a los daños materiales causados por la circulación, la LRCSVM 1995, partiendo de un principio de responsabilidad por riesgo en el artículo 1.1 I LRCSVM 1995, que se proclama con carácter general para todos los daños derivados de la circulación que afecten a la persona o a los bienes, exige respecto de estos últimos la concurrencia de los requisitos de carácter subjetivo establecidos para la responsabilidad extracontractual en el artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSVM 1995).

---

la prueba de la culpa en la responsabilidad extracontractual. El fin de un "principio", Cizur Menor Aranzadi, 2018.

62 Resulta así anacrónica la reflexión de la SAP Girona 134/2020, de 24 abril (ECLI:ES:APGI:2020:458) según la cual "hay que tener presente que, frente a la teoría espiritualista de la responsabilidad, basada en la culpa y, por tanto, en la necesidad de probarla, progresivamente se ha impuesto en diversos campos de la actividad humana la teoría de la responsabilidad objetiva, en la que se sustituye el punto de vista interno de la culpabilidad por el punto de vista externo de la simple relación de causalidad. La jurisprudencia se apoya en la actualidad en una presunción de culpa, que lleva consigo la inversión de la carga de la prueba, ya que será el causante del daño quien tenga que aportar la de su diligencia o previsión, consagrando de esta manera el criterio de la responsabilidad por riesgo que prescinde de la culpa de las personas que manejan vehículos de motor, pues éstos de por sí implican un riesgo para terceras personas, suficiente para acarrear y exigir responsabilidad […]".

> De la interpretación sistemática de los preceptos que se acaban de citar se infiere la necesidad de que se pruebe la culpa o negligencia por parte del conductor, si bien la referencia al principio de responsabilidad por riesgo, según una jurisprudencia inveterada de esta Sala surgida, entre otros ámbitos, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, comporta una presunción de culpabilidad en contra del conductor causante del daño, que puede ser destruida por prueba en contrario."

Posteriormente, la STS 536/2012, aunque referida a un supuesto de daños personales, reitera lo anterior:

> "El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor ("daños causados a las personas o en los bienes": artículo 1.1I LRCSCVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1.III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción."

Aclarado el alcance de la repercusión del riesgo como título de atribución en el caso de los daños materiales (la inversión de la carga de la prueba de la culpa), la STS 536/2012 apunta además que tampoco procede en el ámbito de los daños materiales aplicar la doctrina de la neutralización de presunciones. El criterio parece plausible, por cuanto de otra forma se estaría favoreciendo la vuelta al sistema subjetivo en su estado más puro –en el que el demandante debe probar incluso la culpa del demandado– y ello precisamente en una actividad de innegable riesgo también para los bienes materiales de los demás.[63] En palabras de la sentencia:

---

[63] Resultado que, hace notar Medina, "se traduce en un absurdo desconocimiento de los indeclinables fundamentos de la responsabilidad civil por riesgo, aunque se esté en el intermedio e imperfecto ámbito atributivo de la subjetividad objetivada […] Cuando la víctima es el piloto de un vehículo de motor, tiene que presumirse su culpa en cuanto artífice del riesgo desencadenado con su conducción; y esta presunción no se aniquila por el hecho de que el daño se haya sufrido en virtud de la colisión producida con otro vehículo, cuyo conductor está igualmente afectado por la presunción de culpa en virtud del riesgo que él desencadena": "Daños recíprocos sin culpas probadas…", *cit*., epígr. VIII. En el mismo sentido, Monterroso Casado, Esther. *Responsabilidad por accidentes de circulación*, *cit*., p. 183.

> "en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos, como aquí sucede, debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado y en la proporción en que lo ha hecho, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados. Esto es así porque cada conductor es artífice del riesgo creado por la conducción de su propio vehículo –título de atribución de su responsabilidad– y como tal, no pudiendo cada uno acreditar la existencia de causa de exoneración (esto es, que entre su conducta y el accidente se interfirió la culpa exclusiva del otro conductor o fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo o, en el caso de daños materiales, que se actuó con plena diligencia), ha de afirmarse la recíproca responsabilidad civil por el accidente en la proporción en que cada conductor haya contribuido a causarlo."

La jurisprudencia menor posterior ha venido aplicando esta doctrina sobre los daños materiales,[64] reiterando que el riesgo explica el régimen de la responsabilidad civil también en ese caso y que ello, al tratarse de una responsabilidad subjetiva, se traduce en la inversión de la carga de la prueba de la culpa en contra del demandado que no queda desvirtuada por el hecho de tratarse de una colisión recíproca.[65]

Sobre esa base, se ha considerado coherente, además, aplicar a los daños materiales el mismo criterio de reparación íntegra que el Tribunal Supremo propugna para los daños personales,[66] cuestión ésta sobre la que el Alto Tribunal no se había pronunciado.

En cualquier caso, la responsabilidad por daños materiales, aun modalizada por la referencia al riesgo, mantiene tras la reforma de 1995 como título de imputación la negligencia del eventual responsable:[67] no solo se conserva la remisión expresa al régimen general de la responsabilidad civil, sino que se añade además un párrafo que

---

64 Si bien esa doctrina fue formulada en la STS 536/2012 *obiter dicta*, dado que la demanda origen de la citada sentencia solo se refería a daños a las personas.

65 Entre otras, SAP Alicante 18/2018, de 23 de enero (ECLI: ES:APA:2018:205).

66 Por todas, SSAP Barcelona 357/2016, de 8 de julio (ECLI: ES:APB:2016:7996); AP Santander 234/2017, de 2 de mayo (ECLI:ES:APS:2017:332); AP Valencia 142/2019, de 29 de marzo (ECLI: ES:APV:2019:1835), y 119/2019, de 11 de marzo (ECLI: ES:APV:2019:1816).

67 Por ello puede llegar a comprenderse que una de las soluciones cuando no resulta acreditada la necesaria culpa del demandado sea la de desestimar la pretensión de indemnización, aunque en los últimos años tal posición resulta ya menos defendible. En esa línea, por ejemplo, razonó el Juzgado de Primera Instancia en el asunto resuelto después en apelación por la SAP Madrid 435/2020, de 5 de noviembre (ECLI: ES:APM:2020:12586), que estimó el recurso. En un escenario similar de incertidumbre causal, la AP de Burgos, en cambio, sí confirmó la sentencia desestimatoria del Juzgado en la sentencia 343/2018, de 5 de octubre (ECLI: ES:APBU:2018:947); al igual que, muy recientemente, la SAP Valencia 88/2021 de 4 marzo (ECLI: ES:APV:2021:655), desestima el recurso porque "valorada toda la prueba practicada, documental e interrogatorio de parte, conforme a las reglas

incorpora al texto de la Ley la consideración de una posible concurrencia de culpas (de *negligencias*) entre el causante y el perjudicado:

> "En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal, y lo dispuesto en esta Ley.
>
> Si concurrieren la negligencia del conductor y la del perjudicado se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al repartimiento en la cuantía de la indemnización, atendida la entidad respectiva de las culpas concurrentes."

Finalmente, la última reforma de interés en la materia –del año 2015–[68] ha revisado estas previsiones legales para el caso de intervención relevante de la víctima, adoptando medidas de especial rigor en el caso de víctimas menores de 14 años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, y, lo que pudiera tener cierta relevancia a los efectos del tema en estudio, estableciendo límites mínimos de responsabilidad que, en consecuencia, se aplicarán en todo caso de concurrencia de la víctima civilmente imputable.

En virtud de las SSTS 536/2012 (Pleno) y 1130/2008, a lo largo de la segunda década de este siglo, se ha ido consolidando en la jurisprudencia menor la tesis de extender a los daños materiales el criterio del resarcimiento íntegro, como razonable conclusión a la vista de la tendencia que aquellas resoluciones indicaban. De ahí el interés de una nueva sentencia de Pleno que a mediados de 2019 ha venido a resolver la cuestión en contra del criterio imperante en los tribunales.

El supuesto de la STS, Sección Pleno, 294/2019 de 27 de mayo,[69] se origina en la colisión entre un taxi y un vehículo de emergencias en un cruce de calles regulado por semáforos, a consecuencia de la cual se producen los daños materiales que son objeto de reclamación en este pleito. Ninguna de las versiones contradictorias sobre el suceso consigue llevar a los órganos judiciales a la necesaria certeza sobre cómo ocurrió el accidente, razón por la cual la sentencia de la Audiencia Provincial estima el recurso y desestima la demanda. El Tribunal Supremo, a su vez, estima mediante esta sentencia el recurso de casación contra el fallo de apelación.

En su fundamentación jurídica la sentencia empieza por recordar la conocida doctrina jurisprudencial sobre la interpretación del artículo 1 LRCSCVM (en su redacción anterior a la última reforma, dada la fecha del accidente) en casos de colisión recíproca sin culpas probadas –incluida la declaración de la STS 536/2012 sobre la repercusión del riesgo en la responsabilidad por daños materiales–, para

---

de la sana crítica, estimo que no ha quedado probada la negligencia de la parte demandada al efectuar un giro a izquierda".

68 Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

69 ECLI:ES:TS:2019:1600.

pasar después a aportar su propia interpretación de esa misma norma respecto de los daños en los bienes.

El Tribunal Supremo va a matizar su doctrina anterior, al objeto de excluir definitivamente los supuestos de daños materiales de la discutida doctrina de las condenas cruzadas, contradiciendo a un considerable sector de la jurisprudencia menor que venía aplicándola. Para ello se ve en la necesidad de argumentar ahora resaltando las *diferencias* entre los fundamentos de la responsabilidad por daños personales y por daños materiales. Así, se prescinde de la referencia a la creación de riesgo, que en la STS 536/2012 aparecía como un vínculo entre ambos regímenes en tanto título de atribución común, y se remarca ahora que los principios en que se funda la responsabilidad no son los mismos:

- Para los daños personales, la sentencia explica que la doctrina de las condenas cruzadas responde al principio de solidaridad social con las víctimas que se encuentra en el origen del régimen legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor. De seguirse otro criterio, explica, "en los casos de muerte de uno de los conductores, o de los dos, la indemnización a los perjudicados sufriría una reducción muy considerable, pese a no haberse probado la concurrencia de las únicas causas de exoneración legalmente admisibles, y la efectividad del seguro obligatorio del vehículo causante de la muerte del conductor del otro vehículo quedaría injustificadamente mermada".

El Tribunal Supremo prescinde de nuevo de tomar en consideración que la concurrencia causal significa que también el "otro" conductor ha sido responsable de sus propios daños personales, y que en esa medida no debería recibir indemnización alguna, sea o no con cargo a un seguro de responsabilidad civil. En caso de fallecimiento, efectivamente, los perjudicados pueden ver mermada la cantidad a percibir, pero ello es debido, una vez más, a que se considera que el fallecido favoreció el lamentable resultado. El –loable– principio de solidaridad social no debe utilizarse para forzar la institución de la responsabilidad civil hasta el punto de convertirla en fuente de aportaciones económicas disfrazadas de indemnizaciones. Si lo que se pretende es crear un sistema solidario con las víctimas, quizá el procedimiento a seguir sería el de la concesión de ayudas públicas, a semejanza de lo que se ha hecho ya antes en favor de las víctimas de otras situaciones dañosas.

- En cuanto a los daños materiales, destaca ahora el Tribunal Supremo que la responsabilidad civil "no se funda ya en ese principio de solidaridad social, sino en el de la culpa o negligencia del conductor causante del daño", matizada eso sí por la referencia legal al riesgo creado que permite invertir la carga de la prueba –"de la culpa", convendría aclarar–. Si los demandados no consiguen probar su plena diligencia debe elegirse entre tres opciones: asumir cada uno sus propios daños materiales a consecuencia de la neutralización de las "culpas", asumir cada uno íntegramente

los daños materiales del otro vehículo, o compartir al 50% la indemnización de los daños del otro vehículo.

La Sala descarta las dos primeras opciones por los resultados extremos que producen y ante la posibilidad de que el "todo o nada" perjudique o beneficie excesivamente a quien en realidad no lo merecía. En el primer caso, afirma, "podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa". Interpretando unos términos poco precisos, parece que la sentencia se refiere a un conductor que, al no conseguir probar su plena –y efectiva– diligencia, resulta considerado corresponsable de las consecuencias de la colisión. De ser así, esa indeseable situación no parece manifestación de la "neutralización de culpas", si con ella se quiere hacer referencia a la de las respectivas presunciones de culpa por inversión de la carga de su prueba, sino, precisamente, al contrario. Explica Monterroso –comentando esta opción que la Sala se plantea, para descartarla– que implica que cada conductor deberá probar la culpa del otro ya que ambos realizan una actividad de riesgo y, en consecuencia, supone una vuelta no deseable al régimen más tradicional de la responsabilidad aquiliana.[70] Efectivamente, tal es la primera impresión del argumento que describe la STS 294/2019, pero lo cierto es que lo que imagina al respecto es un conductor "inocente" que no pudo probar su diligencia, y esto no es sino aplicación de la habitual inversión de la carga de la prueba de la culpa que, por la especial entidad del riesgo creado, favorece al demandante en un régimen de responsabilidad subjetiva.

En el caso de indemnización íntegra, entiende la Sala que "podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto"; efecto que parece compartir con la doctrina de las condenas cruzadas admitida para los daños a las personas, y aplicada incluso para los daños en los bienes por la jurisprudencia menor anterior a la STS 294/2019.[71]

Finalmente, el Tribunal Supremo opta por la tercera opción, de la indemnización de los daños materiales del otro vehículo al 50%, solución conforme con la "equitativa moderación" a que aludía hasta la reforma de 1995 el artículo 1 LRCSCVM en la

---

70 Monterroso Casado, Esther. "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos", en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, año 96, núm. 781, 2020, p. 3200.

71 La SAP Valencia 499/2019, de 11 de noviembre (ECLI: ES:APV:2019:5270), ignorando la doctrina sentada meses antes por la STS 294/2019, sigue manteniendo que el criterio de las condenas cruzadas es también aplicable al caso de daños materiales, salvo culpa exclusiva de la víctima, fuerza mayor, o prueba de haber actuado el causante con diligencia plena.

redacción aplicable al caso.[72] La desaparición posterior de ese inciso, adelanta el Alto Tribunal, no tiene por qué impedir su aplicación también a hechos sucedidos bajo el régimen actualmente vigente, lo que para algunos autores no parece estar definitivamente resuelto.[73]

En suma, producida una colisión entre vehículos activamente implicados en ella, y sin posibilidad ni de descartar ni de valorar la responsabilidad de ninguno, cada conductor deberá indemnizar el 100% de los daños personales, incluidos los del conductor, y el 50% de los daños materiales del otro vehículo: condenas "cruzadas", en cualquier caso –aunque esta denominación parece reservada solo para cuando la indemnización es total–, que no han conseguido aún concitar el apoyo unánime de la doctrina.[74]

6. CONCLUSIONES

La reciprocidad que caracteriza a los supuestos en examen debe predicarse más de la *colisión* que de los *daños* resultantes. El problema deriva de que la situación de la que surgen estos se entiende coprotagonizada por ambos implicados al no poder excluir esa posibilidad, siendo además ambos igualmente artífices del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor; pero parece después irrelevante a quién de aquellos afecte el daño resultante. Superada la tesis de la neutralización

---

72 Obviamente, el resultado de aplicar el criterio de la STS coincidirá, en la práctica, con el de los casos en que sí se estime acreditada la relevancia causal de cada implicado y ésta haya sido equivalente en ambos. SAP Jaén 159/2020, de 24 de febrero (ECLI: ES:APJ:2020:364). La sentencia explica impropiamente que la STS, Sección Pleno, 294/2019 de 27 de mayo, acepta la doctrina de las condenas cruzadas para el caso de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor. Aplicando la verdadera doctrina de esta sentencia, que se rechaza por cuanto en el caso se dio una concurrencia probada de culpas al 50%, el resultado hubiera sido el mismo.

73 Monterroso Casado, Esther, "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes…", *cit*., p. 3201.

74 Apunta Monterroso, aunque solo para los daños materiales, que podría considerarse valorar todo el daño de ambos vehículos, e imponer a cada conductor la responsabilidad por el 50% de los daños materiales (o, parece que puede añadirse, el 100% de los personales), lo que, como precisa, no arrojaría el mismo resultado (*ibid.*, p. 3201). En tal caso, la responsabilidad de ambos implicados frente a los terceros perjudicados sería –como apunta la autora para los daños materiales y resultaría necesario en los daños personales– solidaria (solidaridad impropia).
Por su parte, Carrasco considera evidente que, de no existir el seguro, "la solución eficiente y justa es la 'neutralización de las culpas'. No lesiona la justicia, deja al pobre con sus pobres daños y al rico con sus suntuosos daños, y minimiza los costes terciarios del sistema resarcitorio": Carrasco Perera, Ángel. "XVII tesis sobre imputación y prueba de la culpa", en: Joaquín Ataz y José Antonio Cobacho (coords.). *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de Daños. Estudios en homenaje al Profesor Dr. Roca Guillamón*, tomo I, Cizur Menor, Aranzadi, 2021, p. 1183.

de las presunciones en favor de la aplicación de los principios de la responsabilidad recogidos en la LRCSCVM, en cualquier caso la incertidumbre acerca de la relevancia causal de cada uno de los agentes obligará a decidir cómo responder a la pretensión de indemnización, con independencia del número de perjudicados.

La doctrina de las condenas cruzadas que ha prevalecido para las colisiones sin culpas probadas adolece de una fundamentación discutible, como han puesto de manifiesto algunos autores. Resulta sobre todo difícilmente defendible ante la crítica de que al indemnizar todo el daño a todos los ocupantes del otro vehículo se está enriqueciendo –con cargo al seguro del demandado– al conductor, que fue corresponsable también de su propio daño sin que se reconozca a esta circunstancia repercusión alguna. Cuestión distinta es la indemnización íntegra a los ocupantes no conductores sin contribución causal al daño producido.

Por otra parte, conviene reparar en que, desde el 1 de enero de 2016, dispone el artículo 1.2, párrafo I que:

> "Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño."

No ofrece dudas que el precepto se aplicará a los supuestos de accidentes con daños personales cuando haya quedado acreditada la entidad de la –efectiva– relevancia causal de cada uno de los implicados. La norma, tuitiva de la víctima, parece estar pensando preferentemente en accidentes entre vehículos de motor y terceros ajenos a la conducción de aquellos; pero las referencias a "cinturones, casco u otros elementos protectores" demuestran que no cabe negar su aplicación a los supuestos en que todos los corresponsables son además conductores de sus respectivos vehículos.[75] En todos esos supuestos, el reparto proporcional de la indemnización no podrá fijarse con total libertad por el órgano judicial a la vista de la valoración de los hechos, por cuanto el precepto prohíbe una atribución superior al 75% a cargo de la víctima salvo que se considere ya el supuesto como de la exclusiva responsabilidad de esta. Tratándose de colisiones entre vehículos con acreditada concurrencia de ambos en el daño –colisiones recíprocas *con* culpas probadas–, no parece haber razón para excluir posibles repartos más allá de ese límite, si ello fuera lo procedente en

[75] Cuando no se ha querido incluir a las víctimas conductoras, se ha dicho así expresamente, señaladamente en el párrafo siguiente del mismo artículo.

atención a las circunstancias y teniendo en cuenta que demandante y demandado son igualmente creadores del riesgo que el daño materializa (cuestión distinta será si el accidente se produce entre un vehículo a motor y un tercero ajeno a la conducción). En los casos de colisiones recíprocas *sin* culpas probadas y con la consecuencia de daños personales, en tanto se mantenga vigente la doctrina de las condenas cruzadas la solución no tendría que verse afectada por este cambio normativo; pero quizá resulta algo contradictorio que en supuestos de incertidumbre causal todos puedan recibir el total de los daños (incluidos los que se hayan causado a sí mismos) y que en cambio, cuando la participación respectiva se acredita suficientemente, el reparto de la indemnización no responda siempre puntualmente a la proporción real.[76]

Cabe preguntarse si esa limitación legal será aplicable también en casos de accidentes con resultado de daños en los bienes. En contra se ha argumentado que la norma habla de "víctimas" que contribuyen a la producción de daño, y no de "perjudicados".[77] Es cierto que la utilización del término "víctima" resulta una novedad en el artículo 1 LRCSCVM, y que su inclusión se produce a propósito de una reforma legal del baremo de daños *personales*, pero existe cierto margen a la contraargumentación. El precepto explica el supuesto de la concurrencia causal de la víctima por comparación con el de la llamada "culpa exclusiva" de aquella, igualmente previsible en reclamaciones por daños materiales; se ha incluido en sustitución del párrafo que contemplaba anteriormente el supuesto en términos compatibles con ese tipo de perjuicios; la referencia al daño no ha restringido expresamente este al daño personal, a pesar de que a través de toda la Ley se está constantemente diferenciando entre ambas categorías; y se dispone además que, en caso de culpa concurrente, se reducirán "todas las indemnizaciones". Tampoco parece existir una supuesta incompatibilidad entre el concepto de víctima y la noción de perjudicado por daños exclusivamente materiales: el Derecho penal ofrece unas cuantas pruebas de ello y, de hecho, el término "víctima" evoca precisamente al sujeto perjudicado a consecuencia de un ilícito penal, sea cual sea el tipo de daño.[78]

---

76 Ello pudiera favorecer una cierta probabilidad de acuerdos fraudulentos: Monterroso Casado, Esther. "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos", *op. cit.,* p. 3200.

77 Monterroso Casado, Esther. *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015,* de 22 de septiembre, Madrid, Ediciones CEF, 2016, p. 30.

78 Según el diccionario de la Real Academia Española, entre otras acepciones, víctima es tanto quien "padece daño por culpa ajena o por causa fortuita", como quien "muere por culpa ajena o por accidente fortuito" y, en Derecho, la persona que "padece las consecuencias dañosas de un delito". Como apuntan Reglero y Medina, la distinción puede tener también relevancia en casos de fallecimiento, para distinguir al fallecido de quienes tendrán derecho a una indemnización por su muerte: Reglero Campos, F.; Medina Alcoz, L. "Cap. V (actualizado por P. Domínguez)", en*:* .F. Reglero Campos y

Si el ámbito de aplicación del régimen de la culpa concurrente de la víctima incluye el perjuicio material, el límite del 75% como grado máximo de la relevancia causal de la víctima resulta de nuevo claramente aplicable en los casos de colisiones recíprocas con causas probadas y daños materiales, a la par que igualmente difícil de justificar en un conflicto entre iguales (generadores del riesgo). Por último, habría que valorar cuál pudiera ser la repercusión de esta norma sobre las indemnizaciones de daños materiales derivados de colisiones recíprocas sin causas probadas: dado que en estos casos se está dando por cierta alguna intervención del perjudicado, el demandado nunca podría pagar menos del 25% del daño material sufrido por aquel, correspondiendo ese 25% a lo que la Ley considera que representa el mínimo de intervención del demandado cuando se admite la concurrencia de causas. La incertidumbre causal resulta reducida, por tanto, al 75% restante: ¿debería entonces calcularse sobre esa cantidad el reparto al 50% entre las partes?

Para concluir, no deja de plantear algunas dudas el hecho de que el criterio a aplicar en colisiones sin culpas probadas difiera en función del tipo de daños –personales o materiales– reclamados, máxime una vez igualados ambos en cuanto a su cobertura por el seguro obligatorio. En caso de optar por una respuesta común, entiendo más razonable y jurídicamente sólido el argumento en favor del reparto al 50% del daño total sufrido por los respectivos conductores; sin ignorar que precisamente por la imposibilidad de discriminar la relevancia causal de cada implicado toda solución posible (indemnización total del contrario, asunción del propio daño, reparto equitativo) ofrece motivos para su rechazo. En ese escenario posiblemente, como afirma Medina, en el medio está la virtud,[79] al menos mientras el legislador no reconsidere –como sugiere parte de la doctrina–[80] el vigente régimen dual de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, y opte por un régimen único para daños personales y materiales, en la línea de lo dispuesto hace ya más de medio siglo por la primera Ley 122/1962.

J. M. Busto Lago (coords.). *Tratado de responsabilidad civil*, tomo I, 5ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2014, ep. V.2.

79 Medina Crespo, Mariano. "Hacia una solución correcta…", *op. cit.,* p. 46: "si se abandona la técnica del resarcimiento nulo (la nada propia de la doctrina neutralizadora) no puede caerse en el extremo opuesto de la técnica del resarcimiento pleno (el todo de la causalidad unilateral acumulativa) que daña igualmente la razón, en este caso en perjuicio de las entidades aseguradoras. Y es que en esta materia, como en tantas otras, *in medio virtus*, según afirmara El Estagirita y recreara, después, literalmente, el poeta Horacio".

80 Entre otros autores, Monterroso Casado, Esther. "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos", *op. cit.,* p. 3203; Gómez Pomar, Fernando. "Coches y accidentes (I): la posición del Tribunal Supremo", en: *Indret*, núm. 2, 2000, p. 5.

BIBLIOGRAFÍA

Arcos Vieira, M. L. *La inversión de la carga de la prueba de la culpa en la responsabilidad extracontractual. El fin de un "principio"*, Cizur Menor, Aranzadi, 2018.

Ariño Fuertes, J. "Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial", en: *Revista de responsabilidad civil y seguro*, nº 33, 2010. Disponible en https://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/wp-content/uploads/2017/07/rc33completa.pdf

Atienza Navarro, M. L., *Accidentes de circulación, muerte e indemnización*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2018. Disponible en: https://biblioteca.unavarra.es/abnetopac/abnetcl.cgi/O7036/ID610a60d0/NT5?ACC=165&DOC=5

Blasco Gascó, F. de P. "Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019). Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos", en: *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina (Civil y Mercantil)*, 2019. Disponible en: https://www.boe.es/

Carrasco Perera, Á. "XVII tesis sobre imputación y prueba de la culpa", en: J. Ataz y J. Antonio Cobacho (coords.). *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de Daños. Estudios en homenaje al Profesor Dr. Roca Guillamón*, tomo I, Cizur Menor, Aranzadi, 2021.

Domínguez Martínez, P., "Reparto de indemnización al 50% de los daños materiales en las colisiones recíprocas de vehículos sin culpable claro", en: *Revista del Centro de Estudios de Consumo* (CESCO), 18 de junio de 2019 Disponible en: http://centrodeestudiosdeconsumo.com/

Garnica Martín, J. F. "Inversión de la carga de la prueba y enjuiciamiento de los daños recíprocos sin prueba de culpa en la responsabilidad civil del automóvil (Crítica a una jurisprudencia equivocada)", en: *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, núm. 6, 1999.

Gómez Pomar, F. "La posición del Tribunal Supremo sobre el coste de los accidentes de tráfico y la incertidumbre", Editorial, en: *Indret,* 3,/2019. Disponible en: https://indret.com/la-posicion-del-tribunal-supremo-sobre-el-coste-de-los-accidentes-de-trafico-y-la-incertidumbre/

Gómez Pomar, F., "Coches y accidentes (I): la posición del Tribunal Supremo", en: *Indret*, núm. 2, 2000. Disponible en: www.indret.com

Hurtado Yelo, J. J. "A vueltas con la colisión con daños recíprocos. Análisis de la STS Sala Primera, Pleno, núm. 249/2019 de 27 mayo", en: *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 242, septiembre 2019.

Hurtado Yelo, J. J. "El resarcimiento proporcional en la colisión reciproca (Análisis de la STS Sala Primera, Sección Primera, 312/2017, 18 de mayo)", en: *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 220, septiembre 2017.

Magro Servet, V. "Colisión recíproca de vehículos sin prueba eficaz sobre incidencia causal de algunos de los conductores Análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 10 de Septiembre de 2012", en: *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 173, mayo 2013.

Magro Servet, V. "La distribución de la carga de la prueba en los accidentes de tráfico con daños y lesiones. Supuesto adicional de las condenas cruzadas", en: *Tráfico y Seguridad Vial*, núm. 190, diciembre 2014.

Medina Crespo, M. "Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de septiembre de 2012 (7647/2012)", en: *Comentarios a las Sentencias de Unificación de Doctrina (Civil y Mercantil)*, BOE, 2011-2012. Disponible en: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/comentarios_sentencias_unificacion_doctrina_civil_y_mercantil

Medina Crespo, M. "Daños recíprocos sin culpas probadas: la doctrina de la neutralización de las presunciones de culpa y las formas de su superación", diciembre 2010. Disponible en: https://www.tirantonline.com/tol/documento/show/1993880?librodoctrina=2372&general=%22Da%C3%B1os%20rec%C3%ADprocos%20sin%20culpas%20probadas%22

Medina Crespo, M. "Hacia una solución correcta del problema de los daños recíprocos sin culpas probadas. La esperanza abierta por la espléndida STS (Sala Primera) de 16 de diciembre de 2008. Apostillas y comentario", en: *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en responsabilidad civil y seguro*, núm. 32, 2009. Disponible en https://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/wp-content/uploads/2017/07/RC-32-8.pdf

Monterroso Casado, E. "Responsabilidad civil derivada de los daños en los bienes causados por colisión recíproca de vehículos", en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, año 96, núm. 781, 2020.

Monterroso Casado, E. *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Madrid, Ediciones CEF, 2016.

Monterroso Casado E. *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*, Cizur Menor, Aranzadi, 2009.

Peña López, F. "Sentencia de 29 de octubre de 2014. Colisión recíproca de vehículos de motor. Criterios para la imputación del daño. Relevancia de la culpa de los intervinientes", en: *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 99, 2015.

Peña López, F. "Causalidad, eficiencia causal, imputación objetiva y reparto de responsabilidades aplicando el régimen de la LRCSCVM: notas a la STS de 10 de septiembre de 2012", en: *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 46, 2013, pp. 9-22. Disponible en https://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/revista/revista-no-46-2o-triMestre-ano-2013/

Pérez Cuesta, R. "Del método de las 'condenas cruzadas' en los daños personales, al 'resarcimiento fraccionado' en los daños materiales. Evolución de la doctrina del TS en los daños recíprocos sin culpa probada", en: *Actualidad civil*, núm. 11, 2019.

Pinto Andrade, C. *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, Barcelona, Bosch, 2015.

Reglero Campos, F.; Medina Alcoz, Luis. "Cap. V" (actualizado por P. Domínguez), *en: Tratado de responsabilidad civil*, : L. F. Reglero Campos y J. M. Busto Lago (coords.). *Tratado de responsabilidad civil*, tomo I, 5.ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2014. Disponible en: https://proview.thomsonreuters.com

Reglero Campos, F. "Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor" (actualizado por F. Peña), en: L. F. Reglero Campos y J. M. Busto Lago (coords.). *Tratado de responsabilidad civil*, Cap. X, tomo II, 5.ª ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2014. Disponible en: https://proview.thomsonreuters.com

Rubio Torrano, E. "Responsabilidad por colisión recíproca de vehículos: nuevo criterio jurisprudencial", en: *Aranzadi Civil*, núm. 10, 2013.

Sierra Noguero, E. "Doctrina jurisprudencial sobre colisiones recíprocas entre vehículos sin prueba de la causa del accidente", en: *Revista española de seguros: Publicación doctrinal de Derecho y Economía de los Seguros privados*, núm. 178, 2019.