

**TRIBUNAL SUPREMO
SALA CIVIL
GABINETE TÉCNICO**

Sentencia del Pleno 294/2019, de 27 de mayo. Recurso 2999/2016.

Interpretación del art. 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM) para los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor

La Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, reunida en pleno, ha fijado doctrina sobre la solución aplicable a los casos de daños en los bienes causados por la colisión recíproca de vehículos sin determinación del grado de culpa de cada conductor.

Para ello, tiene en cuenta que el régimen legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor se funda en su origen en principios de solidaridad social con las víctimas de los accidentes de tráfico, más que en los principios tradicionales de la responsabilidad civil extracontractual. Esto explica que la indemnización de los daños a las personas solo quede excluida por culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, lo que equivale a una responsabilidad sin culpa del conductor. En tales casos, si no hay prueba del grado de culpa de cada conductor, la sentencia 536/2012, de 10 de septiembre, de pleno, fijó jurisprudencia en el sentido de que la solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados; de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas.

La nueva sentencia del pleno completa esta doctrina jurisprudencial para los supuestos de daños en los bienes, en los que el régimen de 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, con la inversión de la carga de la prueba que resulta de la LRCSCVM y del principio general de responsabilidad por riesgo que preside dicha norma.

Cuando ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

La sala considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, pues cualquiera de las otras dos o bien 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, o bien 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.

Gabinete Técnico. Área Civil

Mayo, 2019

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 2999/2016

Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Marín Castán

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles
Bartolomé Pardo

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Civil
PLENO

Sentencia núm. 294/2019

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Francisco Marín Castán, presidente

D. Antonio Salas Carceller

D. Francisco Javier Arroyo Fiestas

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Francisco Javier Orduña Moreno

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Eduardo Baena Ruiz

D. Pedro José Vela Torres

D.^a M.^a Ángeles Parra Lucán

En Madrid, a 27 de mayo de 2019.

Esta sala ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por los demandantes D. YYY y Mutua MMT Seguros, Sociedad Mutua de Seguros a Prima Fija, representados por la procuradora D.^a M.^a Gemma Fernández Saavedra bajo la dirección letrada de D.^a Marta Castro Fuertes, contra la sentencia dictada el 17 de

junio de 2016 (auto de aclaración de 1 de julio de 2016) por la sección 12.^a de la Audiencia Provincial de Madrid en el recurso de apelación n.º 837/2015, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario n.º 8/2013 del Juzgado de Primera Instancia n.º 12 de Madrid sobre responsabilidad civil extracontractual derivada de accidente de circulación. Han sido parte recurrida los demandados D. XXX, Mercedes Benz Charterway España S.A. y Reale Autos y Seguros Generales S.A., representados por la procuradora D.^a M.^a Soledad Ruíz Bullido bajo la dirección letrada de D. Pedro Jesús Liñán Lechuga

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Francisco Marín Castán.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-*Demanda*

El 27 de diciembre de 2012 se presentó demanda interpuesta por D. YYY y Mutua MMT Seguros, Sociedad Mutua de Seguros a Prima Fija, contra D. XXX, Mercedes Benz Charterway España S.A. y Reale Autos y Seguros Generales S.A. «en reclamación de la cantidad de DIECISIETE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS CON TREINTA Y DOS EUROS distribuidas en DIEZ MIL SETECIENTOS CUARENTA EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (10.740,40 €) a favor de DON YYY, y a favor de la entidad aseguradora SEIS MIL NOVECIENTOS CATORCE EUROS CON NOVENTA Y DOS EUROS (6.914,92 euros), cantidad de principal, más intereses legales, y con cargo a la aseguradora, y en relación a la reclamación realizada por la persona física, los especiales previstos en el artículo 20 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, según redacción dada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados; y el pago de las costas».

SEGUNDO.- *Contestaciones a la demanda*

Repartida la demanda al Juzgado de Primera Instancia n.º 12 de Madrid, dando lugar a las actuaciones n.º 8/2013 de juicio ordinario, y emplazados los demandados, estos comparecieron y contestaron por separado a la

demanda solicitando su desestimación con imposición de costas a los demandantes.

TERCERO.- *Sentencia de primera instancia*

Recibido el pleito a prueba y seguido por sus trámites, la magistrada-juez del mencionado juzgado dictó sentencia el 13 de mayo de 2015 con el siguiente fallo:

«1º.- ESTIMO PARCIALMENTE la demanda formulada por la representación de M.M.T. SEGUROS y por D. YYY contra D. XXX, MERCEDES BENZ CHATERWAY ESPAÑA, S.A. y REALE SEGUROS GENERALES S.A.

»2º.- CONDENO a los demandados a que abonen solidariamente:

a) a D. YYY la cantidad de 6.444,024 euros, con un interés a cargo de la aseguradora REALE equivalente al interés legal del dinero vigente en el momento que se devengue, incrementado en un 50% desde la fecha del siniestro, que se transformará en un 20% anual una vez transcurridos dos años desde esa fecha.

b) a M.M.T. SEGUROS la cantidad de 6.914,92 euros más el interés legal de esa suma desde la fecha de la interpelación judicial.

3º.- SIN expresa condena en costas».

CUARTO.- *Recurso de apelación conjunto de los demandados y sentencia de segunda instancia*

Interpuesto conjuntamente por todos los demandados contra dicha sentencia recurso de apelación, al que se opusieron los demandantes y que se tramitó con el n.º 837/2015 de la sección 12.ª de la Audiencia Provincial de Madrid, esta dictó sentencia el 17 de junio de 2016 con el siguiente fallo:

«Que ESTIMANDO el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora Dª MARÍA SOLEDAD RUÍZ BULLIDO, en nombre y representación de D. XXX, REALE SEGUROS GENERALES S.A. y BENZ CHARTERWAY ESPAÑA S.A. contra la sentencia de fecha 13/05/2015, dictada por el Juzgado de 1ª Instancia 12 de Madrid, y procede REVOCAR la expresada resolución, acordando lo siguiente:

»1. Desestimar la demanda interpuesta por D. YYY Y MUTUA MMT SEGUROS, contra D. XXX, REALE SEGUROS GENERALES SA Y MERCEDES BENZ CHARTERWAY ESPAÑA SA

»2. Absolver a los demandados de los pedimentos del actor.

»3. Se imponen las costas de Primera Instancia a los demandantes.

»4. Sin imposición de costas en esta alzada.

»La desestimación del recurso determina la pérdida del depósito constituido».

La citada sentencia fue aclarada a instancia de la parte apelante por auto de 1 de julio de 2016 en el sentido de que, donde se decía «La desestimación del recurso determina la pérdida del depósito constituido [...]» debía decir «La estimación del recurso determina la devolución del depósito constituido [...]».

QUINTO.- *Recursos contra la sentencia de segunda instancia*

Contra la sentencia de segunda instancia los demandantes-apelados interpusieron recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

El recurso extraordinario por infracción procesal se componía de un solo motivo con el siguiente enunciado:

«MOTIVO PRIMERO.- Al amparo del artículo 469.1.2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil por infracción del artículo 217 de la LEC incluido en el epígrafe “De los requisitos internos de la sentencia y sus efectos” en relación con la interpretación del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor».

El recurso de casación se componía también de un solo motivo con el siguiente enunciado:

«UNICO MOTIVO DE CASACIÓN. Al amparo de lo establecido en el artículo 477.2.3º LEC (por presentar el recurso interés casacional), por infracción del artículo 1902 del Código Civil, en relación con el artículo 1.1 LRCSCVM.

»Al respecto se considera infringida la doctrina del Tribunal Supremo al respecto contenida en las siguientes sentencias, aportadas como Documento número 1 y 2 con este escrito:

»Sentencia de Pleno de 10 de septiembre de 2012, EDJ 2012/254449.

»Sentencia de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo de 4 de febrero de 2013, EDJ 2013/4452».

SEXTO.- *Admisión de los recursos y oposición de la parte recurrida*

Recibidas las actuaciones en esta sala y personadas ante la misma ambas partes -los tres demandados también conjuntamente como en apelación- por medio de las procuradoras mencionadas en el encabezamiento, los recursos fueron admitidos por auto de 12 de diciembre de 2018, a continuación de lo cual la parte recurrida presentó escrito de oposición solicitando la íntegra desestimación de los recursos con expresa condena en costas a la parte recurrente.

SÉPTIMO.- *Nombramiento de ponente y señalamiento para decisión por el pleno de la sala*

Por providencia de 7 de marzo del corriente año se nombró ponente al que lo es en este trámite y se acordó que los recursos se decidieran por el pleno de esta sala, señalándose para votación y fallo el 10 de abril siguiente, en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Resumen de antecedentes*

Los presentes recursos, de casación y extraordinario por infracción procesal, se interponen en un litigio sobre indemnización de los daños y perjuicios no personales derivados de un accidente de circulación consistente en la colisión frontal entre dos vehículos en una confluencia de calles.

La demanda se interpuso por el propietario y la aseguradora de uno de los vehículos, dedicado a la actividad de auto taxi, contra el conductor, la empresa de *renting* propietaria y la aseguradora del otro, un vehículo de emergencias del Summa-112, y si bien fue estimada parcialmente en primera instancia, resultó íntegramente desestimada en apelación porque, al no haberse podido probar cuál de los dos conductores no respetó un semáforo en rojo, era la parte demandante la que debía soportar las

consecuencias de la falta de prueba de que la colisión se hubiera debido a la culpa del conductor demandado.

Son antecedentes relevantes para la decisión de los recursos los siguientes:

1.- Se han declarado probados o no se discuten estos hechos:

1.1. Sobre las 23.38 horas del día 25 de diciembre de 2010, en la confluencia de las calles Campoamor, Carcastillo y Camino Viejo de Leganés, todas ellas ubicadas en el término municipal y partido judicial de Madrid, se produjo un accidente de circulación por colisión frontal entre un taxi y un vehículo de emergencias del Summa-112 (Servicio de Urgencia Médica de la Comunidad de Madrid).

1.2. El taxi (licencia n.º 14289) llegó al cruce procedente de la calle Carcastillo y era un Skoda Octavia matrícula 4755-GNX, propiedad de D. YYY, asegurado en Mutua MMT Seguros, Sociedad Mutua de Seguros a Primera Fija (en adelante MMT), y conducido en el momento del siniestro por uno de sus cuatro conductores habituales (el propietario más sus tres empleados), D. ZZZ.

1.3. El vehículo del Summa-112 llegó al cruce procedente de la calle Campoamor, y era un Mercedes A180, matrícula 8224-DGS, propiedad de la empresa de *renting* Mercedes Benz Chaterway España S.A. (en adelante Mercedes), asegurado en Reale Seguros Generales S.A. (en adelante Reale), conducido por D. XXX y en el que viajaba como ocupante la sanitaria D.^a VVV.

No se ha probado que en el momento de los hechos circulara con todos los dispositivos luminosos y acústicos encendidos.

1.4. El cruce estaba regulado por semáforos existentes en el sentido de la marcha de cada vehículo. No se ha probado la fase semafórica en que se encontraba cada uno cuando se produjo la colisión.

1.5. Según el parte de accidente de tráfico elaborado por los agentes de la policía local que acudieron al lugar de los hechos, tanto el conductor como la ocupante del Mercedes sufrieron lesiones, y los dos vehículos tuvieron

daños materiales en su parte frontal, en el caso del taxi localizados principalmente en su parte frontal izquierda.

El taxi fue reparado, y el coste de su reparación ascendió, según factura abonada por MMT, a un total de 6.914,92 euros (doc. 7 de la demanda). Para su reparación estuvo en el taller desde el 20 de diciembre de 2010 hasta el 18 de enero de 2011 (doc. 32 de la demanda), periodo durante el cual no pudo prestar servicio ni, por tanto, ser conducido por ninguno de los cuatro conductores que lo hacían en otros tantos turnos diarios. La «Asociación Gremial de Auto taxi de Madrid» cuantificó la pérdida económica por día en 122,05 euros (doc. 33 de la demanda).

1.6. Formulada denuncia por quienes habían sufrido lesiones (el conductor y la ocupante del vehículo de emergencias), se siguió contra el conductor del taxi juicio de faltas n.º 61/2011 del Juzgado de Instrucción n.º 53 de Madrid, en el que con fecha 4 de octubre de 2012 recayó sentencia absolutoria (doc. 6 de la demanda). En el apartado de hechos probados, y en lo que ahora interesa, se declaró que en la fecha de los hechos el vehículo del Summa «prestaba servicios de urgencia», que «en la confluencia de ambas calles regulada por semáforos se produjo una colisión entre ambos vehículos» y que «no ha quedado acreditado la fase en la que se hallaban los semáforos». En la fundamentación jurídica de la sentencia se razonó, en síntesis, que no se había podido destruir la presunción de inocencia por falta de prueba de que el conductor del taxi incurriera «en una negligencia al no respetar la preferencia de paso», dada la existencia de versiones contradictorias al respecto de la fase semafórica (los denunciantes dijeron que su semáforo estaba en verde o no estaba en rojo, mientras que el denunciado mantuvo que el suyo estaba en verde).

1.7. Con fecha 20 de diciembre de 2012 se dictó auto ejecutivo fijando la cuantía máxima que podían reclamar quienes habían sufrido lesiones (1.485,86 euros en el caso del conductor y 15.716,75 euros en el caso de su acompañante). Este auto fue rectificado por otro de 6 de febrero de 2013 al apreciarse la existencia de un error material en la identificación de la compañía aseguradora (docs. 2 y 3 de la contestación de Reale).

1.8. Presentada por el referido conductor demanda de ejecución de títulos judiciales, por auto de 1 de abril de 2013 del Juzgado de Primera Instancia n.º 73 de Madrid, autos de ejecución de títulos judiciales n.º 414/2013, se acordó despachar ejecución contra MMT, que no consta formulara oposición (docs. 4 a 7 de la contestación de Reale).

2.- Con fecha 27 de diciembre de 2012 el propietario y la aseguradora del taxi formularon demanda contra el conductor, la entidad propietaria y la entidad aseguradora del vehículo del Summa reclamando una indemnización de 17.655,32 euros por los daños y perjuicios materiales sufridos. Pese a no incluir una petición expresa de condena, se entiende que lo solicitado era la condena solidaria de los codemandados a pagar a cada uno de los demandantes las cantidades que se desglosaban (6.914,92 euros a MMT por la reparación del vehículo y 10.740,40 euros al propietario del taxi por el lucro cesante derivado de su paralización), más intereses (que en el caso del propietario del taxi deberían ser los del art. 20 LCS) y costas.

En apoyo de estas pretensiones se alegaba, en síntesis: (i) que el accidente se produjo al saltarse el vehículo de emergencias de los demandados el semáforo en fase roja existente en el sentido de su marcha; y (ii) que el accidente ocasionó daños materiales al vehículo de los demandantes, tanto daño emergente (importe de la reparación, asumida por MMT) como lucro cesante (por los 29 días, 22 de ellos laborables, que había estado sin poder prestar servicio, lo que se cuantificaba en 10.740,40 euros tomando en consideración el certificado emitido por una asociación gremial).

3.- Los codemandados contestaron a la demanda por separado, pidiendo cada uno de ellos su desestimación con expresa condena en costas a la parte demandante.

Sus contestaciones fueron similares, alegando, en lo que interesa y en síntesis: (i) que las partes mantenían versiones contradictorias sobre cuál de los dos vehículos se había saltado el semáforo (según los demandados, el conductor del Mercedes y su acompañante «estaban realizando un servicio de urgencia» y el vehículo circulaba correctamente,

avisando de su presencia con los dispositivos acústicos y luminosos de señalización pertinentes), y esa duda no se había podido disipar por falta de prueba objetiva del estado o fase semafórica, lo que descartaba que la causa del accidente estuviera en una actuación negligente del vehículo de emergencias (en este sentido se decía que los agentes de policía no presenciaron el accidente, pues solo pudieron reflejar en el parte las versiones contradictorias de ambos conductores, y que tampoco era aclaratoria la sentencia dictada en el juicio de faltas); (ii) que como los demandantes no aportaban prueba que corroborara su versión de los hechos, la demanda debía ser desestimada, pues incumbía al demandante «la carga de la prueba en el procedimiento»; (iii) que, por tanto, no procedía indemnización alguna a cargo de los demandados, si bien convenía puntualizar que la reclamada era excesiva, en particular la pedida por lucro cesante por haberse utilizado para su cálculo una mera estimación gremial sin base objetiva y por encima de las cantidades que venía tomando en consideración la jurisprudencia en casos semejantes; y (iv) que también era prueba de la falta de responsabilidad de los demandados el hecho de que, despachada ejecución contra la aseguradora del taxi (MMT) por los daños personales ocasionados al conductor del vehículo de emergencias, dicha entidad no se hubiera opuesto, como podría haber hecho si considerase que la culpa exclusiva del siniestro la había tenido el conductor del Summa.

4.- La sentencia de primera instancia, estimando en parte la demanda, condenó solidariamente a los demandados a indemnizar al demandante propietario del auto taxi en 6.444,024 euros por el tiempo de paralización del vehículo, con los intereses del art. 20 LCS, y a la aseguradora codemandante en 6.914,92 euros por el coste de reparación del mismo vehículo, sin imponer las costas a ninguna de las partes.

Sus razones fueron, en síntesis, las siguientes: (i) la discrepancia de las partes se reducía a dos aspectos que no quedaron probados en el juicio de faltas: la fase en que se encontraban los semáforos y si el vehículo del Summa llevaba encendidos los dispositivos acústicos además de los luminosos; (ii) ninguno de ambos aspectos se había podido probar en este

litigio, subsistiendo las versiones contradictorias de las partes (en concreto, la sanitaria que viajaba en el vehículo del Summa manifestó que este circulaba con todos los dispositivos encendidos, que había poco tráfico, que no se percató de cómo ocurrieron los hechos y que solo sintió el impacto del otro vehículo); (iii) de acuerdo con la jurisprudencia aplicable (cita y extracta la sentencia del pleno de esta sala de 19 de septiembre de 2012, rec. 1740/2009), la responsabilidad civil automovilística se funda en el principio objetivo de la creación de un riesgo por la conducción de un vehículo a motor, tanto en el caso de que se causen daños a las personas como en los bienes (daños materiales), si bien, con respecto a estos, la remisión expresa que el art. 1.1 III LRCSCVM hace al art. 1902 CC comporta una inversión de la carga de la prueba, de tal modo que el conductor del vehículo causante será responsable si no puede acreditar que actuó con plena diligencia; (iv) como «ambas partes mantienen versiones contradictorias sin prueba objetiva que corrobore una u otra», la falta de acreditación por parte del conductor demandado de que actuó con plena diligencia permitía declarar la responsabilidad solidaria de los demandados; y (v) consecuencia de ello, se reconocía a MMT una indemnización por el importe de la factura de reparación (6.914,92 euros), incrementada con el interés legal desde la interpelación judicial, y al dueño del taxi una indemnización en concepto de lucro cesante un 20% menor de la cifra reclamada (6.444,024 euros en lugar de 10.740,40 euros), más intereses de demora del art. 20 LCS.

5.- Contra dicha sentencia los demandados (que hasta entonces habían litigado por separado) interpusieron conjuntamente recurso de apelación solicitando la desestimación de la demanda.

En síntesis, alegaron: (i) error en la valoración de la prueba e infracción del art. 217.2 LEC, porque las partes habían mantenido versiones contradictorias sobre los hechos y, ante la falta de prueba de la culpa del conductor del vehículo Summa, que incumbía acreditar a la parte demandante, la única solución posible era la desestimación de la demanda; y (ii) la sentencia apelada vulneraba la jurisprudencia aplicable, que descartaba la inversión de la carga de la prueba de la culpa en

accidentes de tráfico «cuando ambos vehículos están en movimiento» (se citaban y extractaban la SAP Murcia, 5.^a, de 2 de febrero de 2007, rec. 421/2006, y la SAP Madrid, 20.^a, de 11 de marzo de 1999, rec. 713/1996).

Los demandantes pidieron la desestimación del recurso y la confirmación de la sentencia apelada.

6.- La sentencia de segunda instancia, estimando el recurso de apelación, desestimó la demanda sin imponer a ninguna de las partes las costas de la segunda instancia y con expresa imposición de las costas de la primera instancia a la parte demandante.

Sus razones son, en síntesis, las siguientes: (i) el presente caso es de responsabilidad civil por culpa extracontractual, regida por el art. 1902 CC, que exige la concurrencia de daño, culpa y nexo causal; (ii) en relación con la culpa como título de imputación, aunque la jurisprudencia ha ido evolucionando hacia la objetivación mediante la técnica de la inversión de la carga probatoria, no ha llegado al extremo de prescindir de la idea de culpa; (iii) en cuanto al daño, es necesario probar su existencia y cuantificarlo; (iv) en cuanto a la relación de causalidad, ni siquiera en supuestos de responsabilidad objetiva por riesgo se puede presumir su existencia, pues la carga de la prueba corresponde siempre al demandante, siendo necesaria una cumplida demostración del nexo causal, sin que sean suficientes las meras conjeturas; (v) en el presente caso «los datos probatorios son escasos, débiles y cuanto menos confusos para otorgar mayor peso probatorio a una versión frente a la otra, del hecho causal y definitivo de la colisión acaecida; (vi) así, es muy débil el testimonio del testigo de la parte demandante (que ni siquiera vio el accidente), y el ofrecido por la doctora que viajaba en el Mercedes, pese a ofrecer más credibilidad, tampoco despeja las dudas, pues se limitó a decir que el vehículo del Summa se encontraba en una urgencia, que llevaba los dispositivos acústicos y luminosos encendidos y que su conductor no hizo ninguna maniobra extraña, ya que ni tan siquiera frenó antes de adentrarse en el cruce, versión contradictoria con la ofrecida por el conductor del taxi, especialmente en cuanto a la fase en que se encontraban los semáforos, «pues realmente ignoramos cuál vehículo fue el que no la respetó, al verse

afectado por la fase roja»; (vii) esta contradicción entre ambas tesis «no ha sido salvada por prueba alguna», pues «no existe en autos prueba objetiva que ponga de manifiesto de una manera clara e indubitada que la culpa del resultado dañoso de la demandante fuera debida a la conducción del vehículo de la demandada. En consecuencia, no se aprecia la debida relación de causalidad entre los daños sufridos por la recurrente y la mecánica de los hechos, ni puede concretarse la imputación de conducta alguna al conductor del vehículo de la demandada, tampoco puede haber reproche culpabilístico a dicho apelado ante las diversas versiones contradictorias sobre los mismos hechos, por lo que procede la estimación del recurso».

7.- Contra la sentencia de segunda instancia los demandantes interpusieron recurso de casación por interés casacional y recurso extraordinario por infracción procesal.

Recurso extraordinario por infracción procesal.

SEGUNDO.- *Motivo único del recurso y oposición de la parte recurrida.*

1.- El único motivo de este recurso, formulado al amparo del ordinal 2.º del art. 469.1 LEC, se funda en infracción del art. 217 de la misma ley «en relación con la interpretación del artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor».

En su desarrollo argumental se alega, en síntesis, que la sentencia impugnada «infringe las normas y criterios establecidos jurisprudencialmente por el Tribunal Supremo, desde 2008, en relación a la carga de la prueba y la aplicación de la teoría del riesgo», citándose especialmente al respecto las sentencias de 10 de septiembre de 2012, de Pleno, y 4 de febrero de 2013. Tras aducirse la falta de prueba de que el conductor demandado actuara con total diligencia, el alegato del motivo hace una serie de consideraciones sobre la falta de prueba de que el vehículo del Summa-112 circulase en un servicio de emergencias, según las valoraciones que a la propia parte recurrente le merecen las declaraciones del conductor demandado y de su compañera de trabajo. Por último, después de puntualizarse que «la objetivación se impone

siempre en estos casos respecto a los daños personales», la infracción de las normas de carga de la prueba se concreta en que, por un lado, la sentencia recurrida considera «débil y confusa» la prueba de que el vehículo de emergencias se saltara el semáforo y circulara sin los dispositivos de aviso y, por otro, la sentencia también considera «débil y difusa» la prueba de que el conductor de ese mismo vehículo cumpliera con su diligencia.

2.- La parte recurrida, que se ha opuesto a este recurso después de hacerlo al de casación, se ha limitado a alegar que es inadmisibile, conforme a la d. final 16.1-5.^a LEC, por ser procedente desestimar el recurso de casación.

TERCERO.- *Decisión de la sala: desestimación del motivo por pretender una nueva valoración de la prueba y plantear cuestiones no estrictamente procesales.*

El motivo ha de ser desestimado, aunque no porque sea inadmisibile por la razón que aduce la parte recurrida, ya que el párrafo segundo de la regla 5.^a de la d. final 16.^a.1 LEC opera cuando el recurso de casación por interés casacional se inadmita, no cuando se desestime como propone la parte recurrida.

Las razones para desestimar el motivo son, en primer lugar, que so pretexto de una supuesta infracción del art. 217 LEC se pretende una nueva valoración por esta sala de las declaraciones del conductor demandado y de quien le acompañaba en el vehículo; y en segundo lugar, que esa infracción se hace depender, como con toda claridad resulta del propio encabezamiento y desarrollo inicial del motivo, de la interpretación del art. 1 LRCSCVM para indemnizar los daños no personales en los casos de colisión recíproca cuando no se haya podido probar el grado de culpa de ninguno de los conductores.

En definitiva, de la valoración de la prueba por el tribunal sentenciador se desprende que la colisión se debió a culpa de alguno de los conductores por no haber respetado el semáforo en rojo que le imponía detenerse, o tal vez a culpa de los dos por no haber respetado ninguno de

ellos su correspondiente semáforo, y a partir de esa valoración de la prueba, que esta sala no puede modificar pese a que en cierta medida lo pretenda la parte recurrente como propone su propia valoración probatoria, hay que determinar las consecuencias procedentes según el art. 1 LRCSCVM, que es la cuestión que plantea el recurso de casación.

Recurso de casación.

CUARTO.- *Motivo único del recurso y oposición de la parte recurrida.*

1.- El único motivo de este recurso, formulado por interés casacional al amparo del ordinal 3.º del art. 477.2 LEC, se funda en infracción del art. 1902 CC en relación con el art. 1 LRCSCVM.

El interés casacional se justifica por la oposición de la sentencia recurrida a la doctrina jurisprudencial de esta sala representada por las sentencias de 10 de septiembre de 2012, de pleno, y 4 de febrero de 2013, aplicable a casos como el presente de colisión entre dos vehículos sin prueba de la contribución causal de sus respectivos conductores a la producción del daño.

Según el alegato del recurso, el art. 1 LRCSCVM «declara la responsabilidad objetiva del conductor por la asunción del riesgo en la conducción», de modo que el conductor del vehículo del Summa-112 «tendría que haber probado la causa de exoneración de su culpabilidad». Y tras algunas consideraciones sobre la prueba practicada, se transcribe el contenido de las dos sentencias citadas para concluir que la sentencia impugnada se opone a su doctrina jurisprudencial.

2.- La parte recurrida se ha opuesto al recurso aduciendo que la remisión del art. 1 LRCSCVM al art. 1902 CC impide aplicar una «objetivación de la responsabilidad», y como no ha sido posible determinar cuál de los vehículos no respetó la fase roja del semáforo correspondiente, debe aplicarse la jurisprudencia representada por las sentencias de esta sala de 10 de marzo de 1987 y 13 de junio de 1996 que rechaza la aplicación de los principios de responsabilidad por riesgo y de inversión de la carga de la prueba.

QUINTO.- *Doctrina jurisprudencial sobre la interpretación del art. 1 LRCSCVM en los casos de colisión recíproca sin determinación del grado de culpa de cada conductor.*

1.- El apdo. 1 del art. 1 LRCSCVM (texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre), en su redacción vigente al tiempo de los hechos enjuiciados (después de la reforma llevada a cabo por el art. 1.1 de la Ley 21/2007, de 11 de julio y antes de la llevada a cabo por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre), disponía:

«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 únicamente a la conducta o negligencia 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.- Para los casos de daños personales a consecuencia de una colisión recíproca entre vehículos sin prueba del grado de culpa de cada conductor, la sentencia 536/2012, de 10 de septiembre, de pleno, fijó jurisprudencia en el sentido de que «la solución del resarcimiento proporcional es procedente sólo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las indemnizaciones cruzadas». (FJ 4.º, apdo. D). Esta misma doctrina se reiteró, también para la indemnización de daños personales, por las sentencias 40/2013, de 4 de febrero, 627/2014, de 29 de octubre, y 312/2017, de 18 de mayo.

3.- En relación con los daños en los bienes, la citada sentencia de pleno, interpretando la referencia al «riesgo creado por la conducción» en el

párrafo primero de la norma antes transcrita, declaró que «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 derivado de la conducción de un vehículo de motor [...]. 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» (FJ 4.º, apdo. B).

SEXTO.- *Interpretación del art. 1 LRCSCVM para los casos de daños en los bienes por colisión recíproca sin determinación del grado o porcentaje de culpa de cada conductor.*

1. El régimen legal de la responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor se funda en su origen en principios de solidaridad social con las víctimas de los accidentes de tráfico más que en los principios tradicionales de la responsabilidad civil extracontractual. Esto explica, de un lado, que la indemnización de los daños a las personas solo quede excluida por culpa exclusiva de la víctima («se deba únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado», según la redacción de la norma aplicable al presente caso) o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, lo que equivale a una responsabilidad sin culpa del conductor; y de otro, que inicialmente el seguro obligatorio de automóviles solo cubriera los daños a las personas y se arbitraran medios para cubrirlos también cuando el vehículo causante del daño careciera de seguro obligatorio.

2. En materia de daños personales, 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 íntegramente cubiertos en cambio por el seguro obligatorio del otro vehículo.

3. Cuando se trata de daños en los bienes, el régimen de 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, como resulta de la remisión del párrafo tercero del art. 1.1. LRCSCVM a los arts. 1902 y siguientes del CC y a los arts. 109 y siguientes del CP.

No obstante, la remisión también a «lo dispuesto en esta ley» y el principio general del párrafo primero del art. 1.1. de que «el conductor de vehículos de 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» justifican la inversión de la carga de la prueba, como declaró la citada sentencia de pleno de 2012, solución coherente a su vez con la ampliación de la cobertura del seguro obligatorio a los daños en los bienes desde el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adaptó el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 1962 (texto refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo) al ordenamiento jurídico comunitario.

4. Cuando, como en el presente caso, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del

otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

5. Pues bien, esta sala considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, pues cualquiera de las otras dos o bien 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, o bien 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. Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño pero no se pueda probar, posibilidad que se da en el presente caso al ser lo más probable que fuese uno de los conductores quien no respetó la fase roja del semáforo de la calle por la que circulaba.

6. Además, la solución por la que ahora se opta cuenta en su apoyo con la «equitativa moderación» a que se refiere el párrafo cuarto del art. 1.1. LRCSCVM en su redacción aplicable al caso, sin que esto signifique que la supresión de este párrafo por el art. único. 1 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, impida aplicarla a hechos sucedidos bajo el régimen actualmente vigente, cuestión sobre la que esta sala no puede pronunciarse por haber sucedido los hechos del presente litigio antes de esa supresión.

SÉPTIMO.- *Decisión de la sala: estimación del recurso y confirmación parcial de la sentencia de primera instancia.*

De lo anteriormente razonado se desprende que procede estimar el recurso y casar la sentencia recurrida para, estimando solo parcialmente el recurso de apelación de la parte demandada, revocar la sentencia de primera instancia únicamente en el sentido de reducir en un 50% el importe de las indemnizaciones acordadas y sustituir el interés del art. 20 LCS por el legal desde la interposición de la demanda, ya que la falta de satisfacción de las indemnizaciones se considera justificada en este caso por la falta

de un criterio jurisprudencial consolidado sobre la indemnización de los daños en los bienes en los casos de colisión recíproca (regla 8.ª del art. 20 LCS).

OCTAVO.- Conforme al art. 398.2 LEC no procede imponer a ninguna de las partes las costas del recurso de casación, dada su estimación, y conforme al apdo. 1 del mismo artículo en relación con el art. 394.1 LEC tampoco procede imponer a ninguna de las partes las costas del recurso extraordinario por infracción procesal pese a su desestimación, ya que la relación de la responsabilidad por riesgo con la carga de la prueba y la propia motivación de la sentencia recurrida planteaban serias dudas de derecho sobre la procedencia o improcedencia del recurso por infracción procesal para impugnarla.

Conforme al art. 392.8 LEC no procede imponer a ninguna de las partes las costas de la segunda instancia, ya que el recurso de apelación de la parte demandada se estima en parte.

Y conforme al art. 394.2 LEC tampoco procede imponer a ninguna de las partes las costas de la primera instancia, ya que la demanda se estima solo en parte.

NOVENO.- Conforme a la d. adicional 15.ª LOPJ, la parte recurrente perderá el depósito constituido para recurrir por infracción procesal (apdo. 9) y se le devolverá el constituido para recurrir en casación (apdo.8).

F A L L O

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

1.º- Desestimar el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por los demandantes D. YYY y Mutua MMT Seguros, Sociedad Mutua de Seguros a Prima Fija, contra la sentencia dictada el 17 de junio

de 2016 por la sección 12.^a de la Audiencia Provincial de Madrid en el recurso de apelación n.º 837/2015.

2.º- Estimar el recurso de casación interpuesto por dicha parte contra la misma sentencia, que se casa parcialmente para, en su lugar, estimando solo en parte el recurso de apelación interpuesto en su día por los demandados D. XXX, Mercedes Benz Chaterway España S.A. y Reale Autos y Seguros Generales S.A., revocar la sentencia de primera instancia únicamente para reducir en un 50% las indemnizaciones de 6.444,024 euros y 6.914,92 euros acordadas en la misma y sustituir el interés del art. 20 LCS acordado en el apdo. 2.º a) de su fallo por el interés legal desde la interpelación judicial.

3.º- No imponer a ninguna de las partes las costas de los recursos de casación y por infracción procesal ni las de las instancias.

4.º- Y devolver el depósito constituido para recurrir en casación a la parte recurrente, que en cambio perderá el constituido para recurrir por infracción procesal.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

