

## LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL CONDUCTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON INIMPUTABLES TRAS LA LEY 35/2015\*

**Jesús Almarcha Jaime**

Centro de Estudios de Consumo

Universidad de Castilla-La Mancha

Departamento de Gestión del Conocimiento de Gómez-Acebo & Pombo

[Jesus.Almarcha@uclm.es](mailto:Jesus.Almarcha@uclm.es) / [jalmarcha@gomezacebo-pombo.com](mailto:jalmarcha@gomezacebo-pombo.com)

**Resumen:** El trabajo hace un análisis y crítica del nuevo sistema de responsabilidad objetiva del conductor y, por tanto, de la aseguradora de éste, en los accidentes de tráfico con inimputables introducido por la Ley 35/2015 (nuevo baremo de tráfico). También se exponen soluciones respecto al derecho comparado.

**Palabras clave:** Ley 35/2015, baremo de tráfico, inimputables, accidente, responsabilidad objetiva, conductor.

**Title:** THE OBJECTIVE RESPONSABILITY OF THE DRIVER IN TRAFFIC ACCIDENTS WITH INCOMPETENTS AFTER LAW 35/2015

**Abstract:** This paper makes an analysis and a review of the new system of objective responsibility of the driver and, therefore, the insurance company of this, in the traffic accidents with incompetents inserted by Law 35/2015 (new traffic scale). It also presents solutions regarding comparative law.

**Keywords:** Law 35/2015, traffic scale, incompetents, accidents, objective responsibility, driver.

---

\* Trabajo realizado en el marco del contrato laboral temporal con referencia 2015-COB-5833 para el Proyecto «CGT - Centro Gestor Temporal - Contrato de colaboración temporal para labores de apoyo en Centro de Estudios de Consumo (CESCO) (08 MAR 2013) (OBSV)», con referencia CGT 130081, cuyo director e investigador responsable es el Prof. Dr. Ángel Carrasco Perera, de la Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM).

## 1. Introducción

El pasado 1 de enero de 2016 entró en vigor la reforma operada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. En lo que a este trabajo respecta, la importancia radica en la modificación del artículo 1.2 del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre) en cuanto a la responsabilidad objetiva del conductor en accidentes de circulación con personas no conductoras menores de 14 años o con menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que le impidan tener cognición de las consecuencias de su actuación (normalmente llamados «inimputables»), salvo que intervengan ellos o sus guardadores con dolo en la consecución del accidente.

## 2. Análisis y comentario sobre el nuevo régimen de responsabilidad objetiva

### 2.1. Antecedentes

La nueva redacción legislativa supone un cambio drástico a la práctica jurídica que teníamos hasta el momento. El antiguo artículo 1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, LRCSCVM) establecía la aplicación de una ponderación en el cálculo de la cuantía de la indemnización en aquellos supuestos en los que existiera culpa exclusiva o concurrente de la víctima, en todo caso. Ello propició que los tribunales tuvieran que analizar en cada supuesto el grado de participación de la víctima o su supervisor (padres, tutores, etc.) en la consecución del hecho dañoso sobre su persona y, en base a ello, determinar el porcentaje de culpa que correspondía a cada actor en el accidente<sup>1</sup>.

Ahora, pese a mantenerse el régimen anterior, se incluye un nuevo párrafo para los accidentes con inimputables, restringido a los supuestos de lesiones temporales y secuelas. Cabe destacar que con este nuevo régimen de responsabilidad objetiva del conductor existe un mismo sistema de responsabilidad que en el caso de accidentes con animales, lo cual resulta, cuanto menos, mínimamente reprochable.

### 2.2. Algunos problemas y cuestiones sobre el nuevo régimen

---

<sup>1</sup> V. gr. SAP Murcia de 16 de febrero de 2011 (JUR 2011\145165) –conductor: 30%, madre del menor: 70%-; SAP Islas Baleares de 19 de marzo de 2012 (JUR 2012\146899) –conductor: 50%, menor: 50%-; SAP Huelva de 26 de mayo de 2014 (JUR 2014\265953) –conductor: 100%-; SAP Sevilla de 9 de julio de 2014 (JUR 2014\268556) –conductor: 100%-; SAP Orense de 11 de julio de 2014 (JUR 2014\214040) –conductor del coche: 60%, conductor del autobús: 30%, menor: 10%-; STS de 27 de septiembre de 2013 (RJ 2013\6403) –conductor: 90%, padre del menor: 10%-. Puede leerse un resumen con más detalle en Pilar ÁLVAREZ OLALLA: «Las secuelas y lesiones temporales del menor de 14 años u otros inimputables en accidente de circulación serán siempre responsabilidad del conductor según la reforma del TRLRCSCVM operada por Ley 35/2015», *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 10, noviembre de 2015.

- *Los catorce años de edad como límite, ¿por qué?*

El deber de protección de las víctimas especialmente vulnerables, como los menores, debía traducirse en la implantación de un límite objetivo que determinase el comienzo de la aplicación de la concurrencia de culpas para calcular el *quantum* indemnizatorio. Pero el establecimiento como límite de los 14 años no tiene una clara justificación.

Parece que el legislador se ha guiado por el ámbito penal, en el que se excluye la responsabilidad de los menores de 14 años por considerárseles cognitivamente incapaces (art. 3 de la LO 5/2000). Sin embargo, su traslación al ámbito civil resulta discutible por cuanto las razones que motivan la aplicación del límite en el ámbito penal se circunscriben a la necesidad de dar una respuesta menos severa al menor, en pro de fomentar la educación y no hacerle pasar por la amarga experiencia que puede emanar de la responsabilidad penal, mientras que en el ámbito civil las consecuencias de la responsabilidad se relajan, quedando todo a un mero elemento económico que, aunque puede acarrear problemas a la víctima, no por ello debe dársele una protección objetiva en detrimento de los intereses del conductor.

Y es que debe destacarse que la madurez de una persona no puede sustentarse en un límite legal objetivo, sino que se basa en la propia experiencia vital del menor y su desarrollo evolutivo, lo cual debería ser valorado en cada caso.

Así, en el derecho comparado nos encontramos con soluciones dispares:

- **Bélgica:** 14 años.
- **Austria:** 14 años *iuris tantum*, es decir, el conductor o su aseguradora pueden demostrar que el menor tenía madurez suficiente.
- **Francia:** 16 años.
- **Portugal:** 7 años.
- **Grecia:** 10 años.
- **Alemania:** 7 años, en general, y 10 años para supuestos de accidentes de tráfico (salvo conducta dolosa).

¿Qué razón existe para que un mismo menor sea considerado maduro en un país y no en otro? Simple política legislativa. A mi juicio, la solución más acertada es la habiente en Alemania o Portugal, mediante un límite objetivo menor que proteja a la víctima hasta determinada edad, dejando al juzgador y a las contrapartes un margen de maniobra en los casos restantes. De hecho, posiblemente la presunción *iuris*

*tantum* que se aplica en Austria sería la más apropiada para contentar a unos y otros colectivos.

- *¿Por qué se excluyen los casos de fallecimiento del inimputable?*

Todo indica que el propósito del legislador era evitar un lucro de los padres y guardadores en caso de fallecimiento del inimputable, principalmente si habían contribuido a la causación del daño, de tal modo que sólo se protegiera la indemnización que percibiría y aprovecharía la víctima en vida. Sin embargo, hay dos puntos destacables al respecto:

- o La exclusión no protege al menor en el supuesto de mayor gravedad, lo cual resulta paradójico con el fin de la reforma.
- o En base a lo anterior, acentúa ese hecho que desde ahora tanto el conductor como el asegurador desearán la muerte del menor para eximir la responsabilidad automática.

- *¿Qué ocurre si el accidente se debe al acto u omisión no dolosos del guardador?*

La literalidad del texto da a entender que la responsabilidad objetiva del conductor emana de la culpa exclusiva del inimputable, pero el último inciso contribuye a debatir si realmente también se refiere a la culpa exclusiva de los guardadores, al contemplarse la exclusión en supuestos dolosos. ¿Sería extensible a los supuestos no dolosos?

La respuesta no es inequívoca. La literalidad del texto, al contemplar sólo la culpa exclusiva de la víctima, propicia una respuesta negativa. Si la justificación de la reforma estriba en la falta de madurez del inimputable, tal razón no es trasladable a los guardadores. En consecuencia, el acaecimiento del accidente por culpa exclusiva del guardador exime de responsabilidad objetiva al conductor.

En cambio, si se prioriza proteger el interés indemnizatorio del inimputable, es posible entender una inclusión tácita de los supuestos de culpa exclusiva del guardador, puesto que interpretar algo distinto contraviene el principio perseguido por el legislador.

- *¿Qué ocurre si el accidente se debe al acto u omisión dolosos del guardador?*

El texto es claro en este sentido: no existe responsabilidad objetiva del conductor. Sin embargo, si existe culpa exclusiva y dolosa del guardador, como causa de exoneración de responsabilidad objetiva del conductor, queda en entredicho el principio de protección del inimputable.

- *El problema de determinar al «incapaz».*

En la tramitación parlamentaria varios grupos trataron de dar una respuesta objetiva al concepto de incapaz, pero ello finalmente no ha sido trasladado al texto vigente. Ello origina los siguientes problemas:

- Da lugar a que jueces y peritos discutan sobre la determinación del alcance del «menoscabo», es decir, desde qué grado se considera que aquél tiene suficiente entidad para impedir las plenas facultades cognitivas. Ello, a su vez, propicia la aparición de dos consecuencias subyacentes e importantes:
  - Dificulta la resolución extrajudicial de conflictos, por tratarse de un concepto indeterminado.
  - Dificulta el acuerdo doctrinal, pues existirán sentencias judiciales contradictorias.
- No se esclarece si el menoscabo debe ser o no declarado judicialmente o administrativamente.

Resulta igualmente llamativo que en los supuestos de los menores de 14 años no se permite al juez entrar a valorar la capacidad de la víctima, mientras que el caso de incapaces sí. No existe una razón jurídica que justifique esta distinción entre sujetos.

- *¿Se extiende el ámbito subjetivo a los guardadores personas jurídicas?*

La norma habla de la exclusión de la acción de repetición contra los guardadores «personas físicas» que debieran responder legalmente por los inimputables, así como que ello no procederá si alguna de esas personas contribuye dolosamente a la consecución del daño. Según la dicción literal del texto, las personas jurídicas quedan excluidas al no estar contempladas expresamente y, en contra, sí venir nombradas expresamente las personas físicas. Sin embargo, existen razones para entender que las personas jurídicas también se ven inmersas en esta exclusión<sup>2</sup>:

- El artículo 212 del Código Civil prevé que una persona jurídica puede ser tutor, por lo que entrarían dentro del término «tutor» que prevé la nueva redacción.

---

<sup>2</sup> En contra, María del Carmen GARCÍA GARNICA, quien opina que la ley deja abierta la opción de ejercer la acción de repetición contra las personas jurídicas sin que exista más que una mera justificación económica. GARCÍA GARNICA, M<sup>a</sup>. C.: «Aspectos básicos de la responsabilidad civil automovilística», en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: *Manual para la aplicación del sistema de valoración de daños de la Ley 35/2015*, Sepín, 1<sup>a</sup> edición, 2015, p. 33.

- Como destaca BADILLO ARIAS, ««[e]n buena lógica habría que entender que la imposibilidad de repetir debe también extenderse a cualquier persona o institución cuyo fin sea responder legalmente por las personas a las que alude el precepto»<sup>3</sup>.
- *¿Hasta dónde llega la exclusión de la acción de repetición contra los responsables del menor?*

Tal como señala BADILLO ARIAS<sup>4</sup>, la norma no esclarece si la exclusión de la acción de repetición contra los guardadores del menor o incapaz se circunscribe tanto a los daños sufridos por el inimputable como a los sufridos por el conductor.

El dilema debe resolverse mediante la interpretación conjunta del texto con el artículo 1903 del Código Civil. Cuando se habla de la exclusión de la acción de repetición de aquellos que deban responder legalmente por el inimputable, se hace referencia a la obligación legal del artículo 1903 del Código Civil. Éste habla de responsabilidad de los guardadores por todos los daños causados por el inimputable, sin exclusión, bajo una presunción *iuris tantum* de responsabilidad por culpa *in vigilando*, *in educando* o *in eligendo*. Por tanto, si la responsabilidad legal se extiende a todos los daños, ello es trasladable al artículo 1.2 de la LRCSCVM, de tal modo que la exclusión se entiende tanto a los daños de la víctima como del conductor.

---

<sup>3</sup> BADILLO ARIAS, J.A.: «Problemas prácticos que se plantean por la aplicación del nuevo sistema desde el punto de vista de las compañías aseguradoras», en HERRADOR GUARDIA, M. J. (director): *Daño, responsabilidad y seguro*, Lefebvre-El Derecho, 1ª edición, 2016, p. 305.

<sup>4</sup> BADILLO ARIAS, J.A.: «Problemas prácticos...», *op. cit.*, p. 305.