

JOSE LUIS BARRON DE BENITO
 Miembro de la SEAIDA

Algunas reflexiones sobre la nueva Ley Reguladora de la Responsabilidad Civil del Automóvil

Particular consideración de la nueva conceptualización del principio indemnizatorio y del aseguramiento obligatorio

TRAS un largo proceso de elaboración prelegislativa en el que ha existido, incluso, un proyecto de ley decaído por razón de la disolución de las Cámaras Legislativas en el año 1992 (1), finalmente el Boletín Oficial de las Cortes Generales ha recogido, el día 3 de marzo de 1995 (2), el Proyecto de Ley sobre Supervisión de los Seguros Privados, cuya Disposición Adicional octava introduce una serie de trascendentales modificaciones en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor.

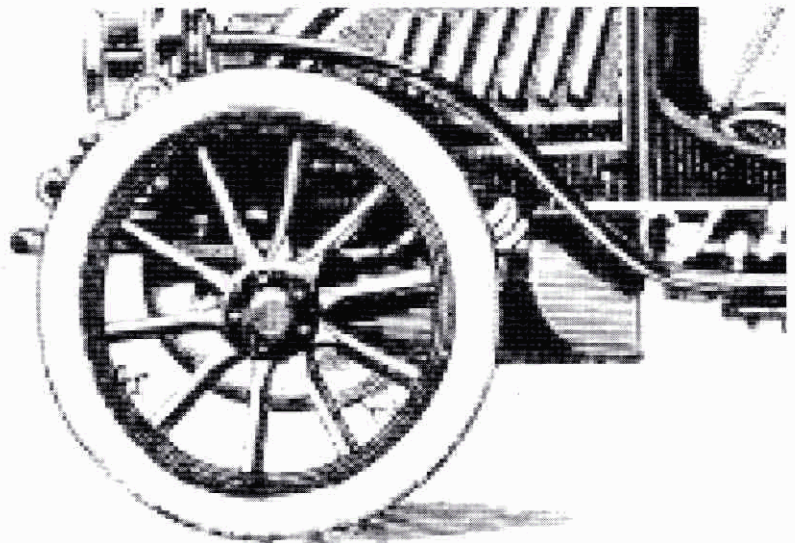
Dicha ley cambiará, si prospera el proyecto legislativo, su denominación, pasando a ser ésta la de Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

Una primera observación que exige el texto proyectado es que, en efecto, la nueva denominación se adecua ple-

namente al contenido de la norma legal, por cuanto en la misma se establece una concreta sistemática de la responsabilidad civil derivada del hecho automovilístico, que supone una transmutación especializada del régimen general de la responsabilidad civil, afectante a diversos aspectos del mismo, y, fundamentalmente, una mutación en el aspecto cuantitativo del

instituto de la responsabilidad extracontractual, que puede producir —y de hecho producirá— una doble afectación de principios hasta el momento plenamente vigentes.

Por un lado, se constata una afectación peyorativa del principio de igualdad, en detrimento de la víctima o perjudicado por hecho automovilístico, que, a su vez, implica una especializa-



(1) Publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, IV Legislatura, serie A, núm. 119-1, de 12 de diciembre de 1992, proyecto número 121/000118.

(2) Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, V Legislatura, serie A, núm. 105-1, de 3 de marzo de 1995, proyecto número 121/000089.

ción de este tipo de responsabilidad civil que se define, en cuanto a sus efectos indemnizatorios, como limitada cuantitativamente.

Por otro lado, la nueva ley supone el quebranto del principio, hasta ahora generalmente afectado, de la reparación integral.

Centraremos estas breves reflexiones introductorias en estos aspectos derivados, como consecuencia necesaria, del establecimiento de una responsabilidad tasada legalmente.

Efectivamente, el ordinal segundo del artículo primero del proyectado texto de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de Vehículos a Motor, tras establecer, en el ordinal primero del propio artículo, el principio general de responsabilidad por riesgo del conductor de un vehículo de motor respecto de los daños causados a las personas o los bienes con motivo de la circulación del mismo, dispone que «los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la presente ley».

La responsabilidad civil regulada en dicha ley, y el débito indemnizatorio derivado de la misma, se tasa y limita, por tanto, legalmente, lo que permite al ordinal tercero del propio artículo disponer que «tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida» a los efectos de la normativa fiscal reguladora del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

La novedad del precepto consiste, por tanto, en una profunda transformación de la responsabilidad civil concretada objetivamente que regula, ya que el mismo excede del estricto ámbito del aseguramiento, convirtiéndose en nor-

«Los daños y perjuicios causados a las personas “Tendrán la consideración de indemnizaciones en la cuantía legalmente reconocida” de la del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas»

ma especial modificadora del principio general de la responsabilidad civil extracontractual, conforme a su regulación conceptual en el artículo 1.902 del Código Civil y en la doctrina jurisprudencial de desarrollo del mismo.

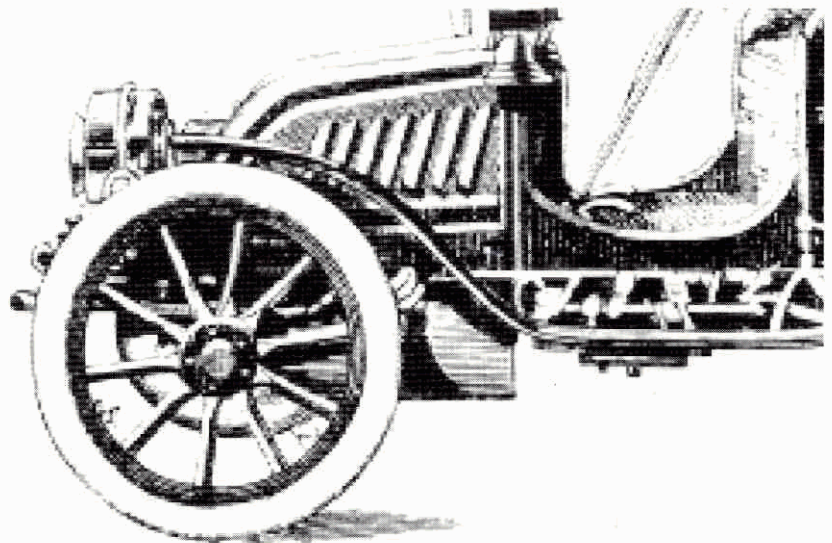
La norma adquiere así la calificación de ley civil, excedente de la simple regulación, de carácter mercantil, del aseguramiento obligatorio de la responsabilidad que disciplina.

En este sentido, los límites cuantitativos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos de motor constituyen el límite legal y obligatorio del deber de indemnizar, independientemente de cuál sea el patrimonio responsable del pago de las

indemnizaciones correspondientes, o, en otros términos, del sistema o medio liquidatorio de la responsabilidad, operando en todo caso, exista o no seguro de responsabilidad civil que ampare aquella responsabilidad.

Sabido es que el instituto de la responsabilidad civil está imbuido de un evidente dinamismo de adaptación a la realidad social, sufriendo una importante evolución continuada como consecuencia de los cambios sociológicos y de las transformaciones del sentir social.

Desde la concepción individualista que inspira la regulación de la responsabilidad extracontractual en el artículo 1.902 del Código Civil, de redacción decimonónica, centrada, fundamentalmente, en la figura del sujeto activo del daño, y constituida sobre la piedra angular de su culpabilidad, se ha producido una continua modificación, por la vía de la reelaboración jurisprudencial del principio, basada en las aportaciones de la dogmática jurídica, hasta llegar al establecimiento de un sistema objetivista centrado esencialmente en la persona del sujeto pasivo, víctima o perjudicado del hecho dañoso, y asentado en el principio de la integral reparación del daño.



«El daño, todo el daño y nada más que el daño»

Tal evolución ha respondido a la concienciación sociológica de la protección a ultranza del perjudicado, como fruto de la evolución ética, social y económica operada durante el siglo XX y, de manera muy especial a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, con la consagración idealizada del Estado de bienestar social.

Como consecuencia de la estructuración moderna del principio general clásico del «naeminen laedere», y su formulación jurisprudencial, inicialmente en el Derecho francés, que estableció la máxima de la indemnización de «le dommage, tout le dommage, mais rien que la dommage», se ha convertido en criterio básico inspirador de la institución de la responsabilidad extracontractual el de la reparación integral del daño, reconocido en el apartado 1.1 de la Resolución 75/7 del Consejo de Europa, de 14 de marzo de 1975, y en reiterados y unánimes fallos de nuestro Tribunal Supremo.

De esta forma, se consagra, como elemento básico fundamentador del instituto, la idea del resarcimiento íntegro y completo, que necesariamente ha de intentar reponer al dañado en su situación previa, vía compensación pecuniaria, cuando no sea posible por la de la reparación o restitución, principio indemnizatorio que, obviamente, encuentra su límite en la realidad del daño y en la interdicción del enriquecimiento injusto o lucro indebido, pues si bien a la víctima es preciso resarcirla totalmente, no cabe enriquecerla o sobreindemnizarla.

Frente a tal evolución, se ha constatado también un fenómeno de adaptación del principio general, dependiendo del factor aleatorio de la existencia o no de un seguro que garantice la responsabilidad civil de la que se derive la obligación de indemnizar, de forma tal que, en sus últimos estadios de evo-

lución, tal tendencia ha supuesto la transformación de la institución del seguro, pasando de ser un medio liquidatorio de la responsabilidad a constituir —en tales erróneas y exorbitantes aplicaciones jurisprudenciales— un criterio fundamentador de la responsabilidad, al menos, y en lo que aquí interesa, en su aspecto cuantitativo.

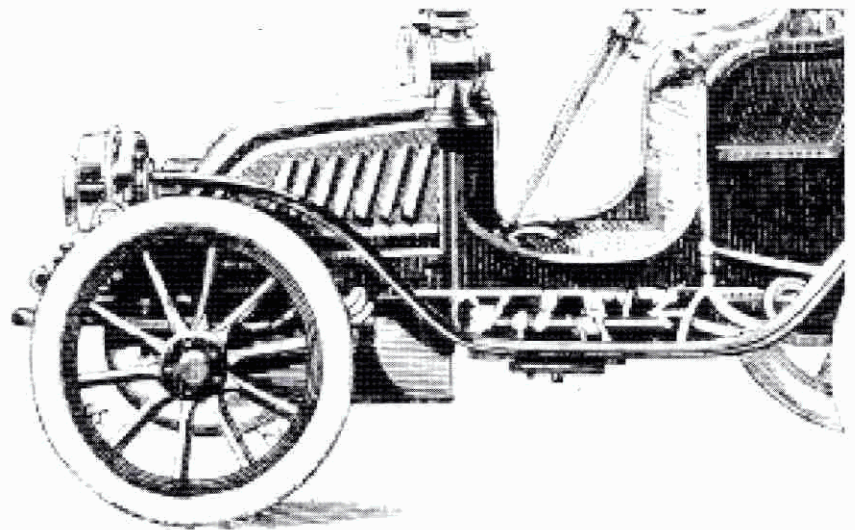
En este sentido, la práctica forense demuestra que la existencia o no de una entidad aseguradora garante de la responsabilidad civil del sujeto activo ha constituido elemento básico, no sólo para decretar la existencia de tal responsabilidad, con la elaboración de doctrinas objetivadoras de la misma, sino de elevación, a veces injustificada, del quantum indemnizatorio correspondiente.

El fenómeno de la sobreindemnización, alejado de la idea reparadora, se vincula, por tanto, en la práctica judicial, a la existencia de seguro, lo que

ha motivado una notable disimilitud de trato en aquellos ámbitos de actividad generadores de riesgo obligados legalmente a la suscripción de un seguro de responsabilidad civil, con respecto a aquellas otras actividades ajenas a tal obligación.

Así, por poner un ejemplo práctico y real, a igualdad de condiciones objetivas y subjetivas, cabe afirmar que el accidentado laboral ha devenido, en la generalidad de las ocasiones, de peor condición que el accidentado de tráfico, sin que exista razón objetiva o criterio ético alguno que justifique tal diferencia de trato, motivada, única y exclusivamente, por la «generosidad» de los tribunales, cuando el responsable último es una entidad aseguradora, en una aplicación desafortunada de la denominada teoría del «bolsillo profundo». Incluso, dentro del propio fenómeno circulatorio, se constatan notables diferencias en las cuantías de las

El fenómeno de la sobreindemnización, alejado de la idea reparadora, se vincula, por tanto, en la práctica judicial, a la existencia de seguro



indemnizaciones, dependiendo de la existencia o no de seguro y de la cuantía de la cobertura, derivada de la limitación de la misma a la establecida respecto del de suscripción obligatoria, o su ampliación «ilimitada», en virtud de la contratación voluntaria de un seguro complementario de responsabilidad civil.

Tal situación ha producido un notable desequilibrio sectorial y una profunda afectación del mercado de seguros, de trascendencia incluso para la total economía nacional, así como la constatación económica de la imposibilidad de la cobertura ilimitada e inflacionaria de los riesgos de la circulación, lo que ha generado un proceso inverso de contención, iniciado tímidamente con los baremos orientativos anexados a la Orden Ministerial de 5 de marzo de 1991, que ahora culmina con el proyecto de ley que comentamos.

Como todos los fenómenos sociales y jurídicos de carácter reactivo, la evolución que destacamos presenta una clara característica de movimiento pendular, de forma tal que si bien hasta el momento presente la evolución de la mentalidad social y de la jurisprudencia provocaba una afectación del principio indemnizatorio, y con ello del de igualdad, de carácter excedente, consagrándose una realidad superadora de la indemnización integral, al menos en ocasiones, la lógica reacción frente a tal desequilibrio puede provocar un efecto invertido de frustración del postulado de la reparación integral y de preterición del perjudicado como consecuencia de la circulación de los vehículos de motor.

Frente al exceso, por tanto, y probablemente, la insuficiencia.

Parece claro que la limitación cuantitativa del deber indemnizatorio en favor de la víctima, cuando su daño tenga su causa en un accidente de circulación, que se derivará de la nueva regulación normativa, supone un doble efecto criticable, en sede de la

«Perjudicados por hecho distinto del de la circulación de vehículos de motor, continuará rigiendo el principio de la reparación total»

consideración de los principios de igualdad y de restitución integral que venimos considerando, de sentido inverso a la evolución anterior.

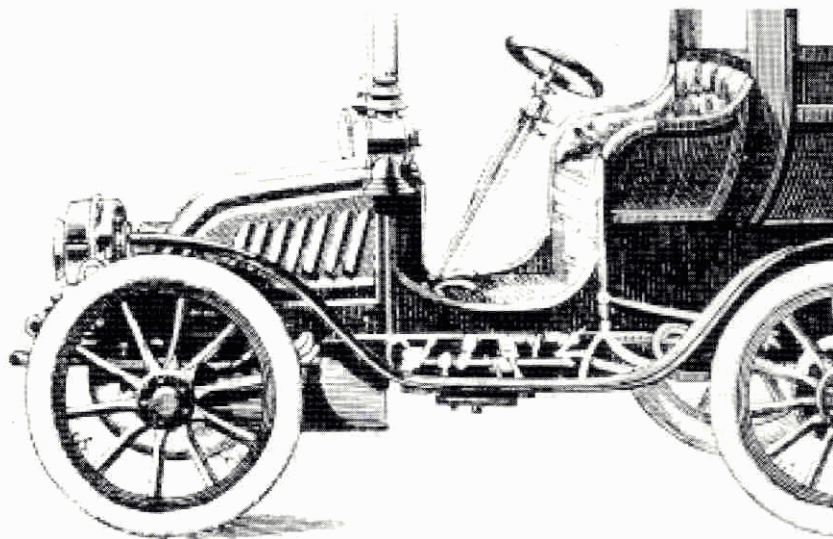
El perjudicado por un hecho de la circulación verá en el futuro limitada su indemnización a las cuantías que resulten de la aplicación del baremo que se anexa a la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, independientemente de la existencia o no de seguro y de los límites de cobertura del mismo. Por contra, respecto de los restantes perjudicados por hecho distinto del de la circulación de vehículos de motor, continuará rigiendo el principio de la reparación total, por aplicación de la formulación general, conforme a su elaboración jurisprudencial.

Se establece, así, una disimilitud de trato que, en nuestra opinión, no encuentra justificación suficiente en los efectos perversos de la situación an-

terior, toda vez que, frente al proceso sobreindemnizatorio, caben soluciones técnico-jurídicas que, superando tales defectos, fuesen respetuosas de la necesaria igualdad y de la, en nuestra opinión, igualmente necesaria disposición a la reparación integral.

Cabe, por un lado, la modificación legislativa del íntegro régimen jurídico de la responsabilidad civil, salvaguardando, de tal forma, el principio de igualdad, combinando dicha modificación legislativa con el establecimiento de un sistema de baremización del daño no patrimonial que, de imposible traslación automática en términos económicos, produce en su aplicación práctica una dosis de inseguridad, atentatoria del principio de igualdad que debe superarse.

Estableciendo tales baremos respecto de los daños no patrimoniales con carácter obligatorio, cualquiera que sea el ámbito de actuación humana



provocadora del mismo, se salvaguardan tales principios, y se dota de coherencia y uniformidad al sistema, en la consideración de la imposible valoración económica de tales daños y de la igualdad, al menos teórica, del daño moral.

Baremizados tales daños, los patrimoniales estrictos quedarían sujetos a la condición de su existencia real y efectiva y a la necesaria prueba de los mismos, a cargo del reclamante, con lo que se completaría el sistema garantizando la reparación integral de la víctima, evitando, con el juego combinado de ambos medios indemnizatorios, el denunciado fenómeno de la sobreindemnización.

En materia de responsabilidad civil automovilística, sujeta a la necesidad de aseguramiento obligatorio en los límites previstos en la normativa comunitaria, el sistema debiera integrarse con la regulación de tal seguro de carácter limitado, lo que contribuiría a la moderación de la tendencia alcista jurisprudencial. En este aspecto, se considera preferible y técnicamente más correcto la limitación cuantitativa del aseguramiento en lugar de la de la responsabilidad.

Por tanto, la limitación legal del daño indemnizable, matizada por la previsión de que dichos límites serán aplicables en todo caso, con independencia de la existencia o inexistencia de seguro y de sus límites cuantitativos (3), en su caso, provoca, como queda dicho, la ruptura de la unicidad del sistema de la responsabilidad civil, sin que las razones economicistas que subyacen a dicha previsión parezcan justificar una discriminación de trato que pudiere atentar al principio constitucional de igualdad establecido en el artículo 14 de la Constitución Española de 1978.

Efectivamente, y en la consideración

del indicado precepto constitucional, parece inaceptable que el lesionado en accidente de circulación dentro del ámbito de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro vea limitado su crédito resarcitorio, con independencia del daño real sufrido, a los límites establecidos en dicha ley, mientras que si sus lesiones y perjuicios, de idéntica entidad, hubieren sido producidos en cualquier otro ámbito de la actividad humana, en aplicación del principio general del artículo 1.902 del Código Civil, sería plena e íntegramente resarcido.

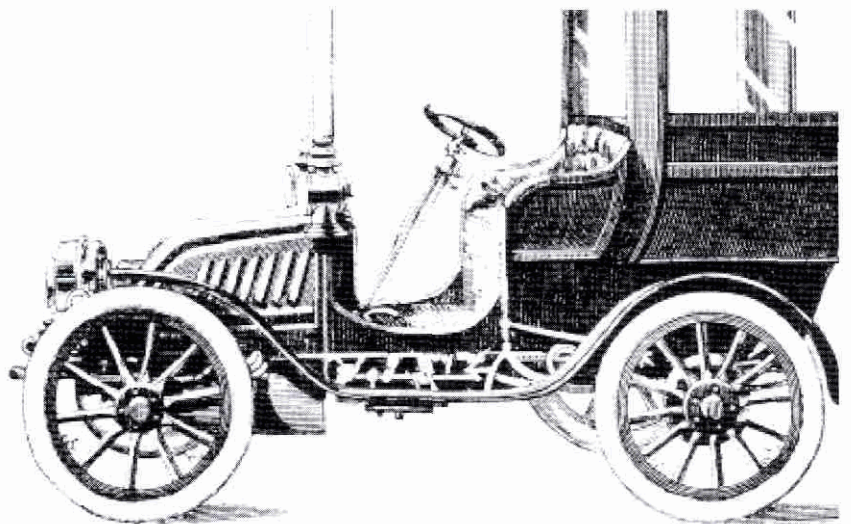
La criticada previsión normativa se justifica, como es obvio, por el notable encarecimiento de las indemnizaciones satisfechas por el seguro del automóvil en los últimos años y el correlativo incremento de las primas de riesgo, con su repercusión en el equilibrio del sector asegurador, constatándose un efecto social indeseado, de aumento de los supuestos de circulación sin seguro.

Ahora bien, reconociendo la gravedad del problema apuntado, resulta difícilmente aceptable, en términos estrictamente jurídicos y constitucionales, la limitación real de la protección del perjudicado que la norma comporta.

La situación que se pretende comba-

tir hubiere podido remediarse con el establecimiento legal de límites de cobertura; es decir, afectando la limitación cuantitativa no a la responsabilidad, sino a su aseguramiento. De esta forma, el perjudicado por accidente de circulación recibiría un trato homogéneo al de los restantes perjudicados, obteniendo su reparación, por la vía del seguro, hasta el límite del mismo, y en el exceso, con cargo al patrimonio del civilmente responsable, debiendo destacarse como efecto sociológico que una tal regulación supondría la minoración o, al menos, la estabilización de las cuantías indemnizatorias acordadas en resoluciones judiciales, pues sabido es que la existencia, en el ámbito automovilístico, de seguro de responsabilidad civil en cuantía ilimitada ha provocado una inflación indemnizatoria que ahora se pretende subsanar por la vía equivocada de la limitación genérica de la responsabilidad, con independencia de su concreta cobertura aseguradora.

Desde este punto de vista, la norma es obviamente criticable por afectar a la necesaria unidad y tratamiento homogéneo de situaciones análogas y establecer una discriminación en la protección jurídica de los perjudicados que lo sean por accidentes de tráfico. ■



(3) Así se declara expresamente en el apartado sexto de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley sobre Supervisión de los Seguros Privados.