

**LA CREACION DE RIESGOS
COMO CONSECUENCIA DE LA CIRCULACION
DE VEHICULOS A MOTOR Y LAS EXIGENCIAS
DE REPARACION INTEGRAL DE LOS DAÑOS
OCASIONADOS A LOS PARTICULARES.
LOS SISTEMAS DE ASEGURAMIENTO DE RIESGOS.
EN PARTICULAR, EL CASO DE LA STC 181/2000,
DE 29 DE JUNIO**

Por
FRANCISCO JAVIER JIMÉNEZ LECHUGA

SUMARIO: Introducción.—La reparación total o la indemnidad integral de los daños ocasionados a los lesionados en accidentes de tráfico y el elemento culpabilístico en la reciente doctrina del Tribunal Constitucional español.—Conclusiones.

INTRODUCCIÓN

Quizás, si fuese preciso destacar algunos de los fenómenos importantes del siglo xx habría que referirse necesariamente a la aparición del automóvil, la cibernética y la carrera espacial, así como la informatización. De manera que estos tres paradigmas del siglo que termina ya son la motorización (1), el desarrollo de la física y la conquista del espacio, con la llegada del hombre a la luna (2), y el advenimiento de la informática, con el ingente cúmulo de información que es posible manejar y procesar en relativamente poco espacio (soporte físico). El fenómeno de la circulación creciente por nuestras vías públicas de vehículos desde los años treinta en adelante hizo que los poderes públicos adoptasen las medidas necesarias para el control de esta actividad imprescindible en un mundo como el actual (3), regulando distintos aspectos que se relacionaban con el fenómeno de la motorización (4). Desde las primeras medidas en orden a la circulación por caminos y vías públicas del comienzo del siglo hasta la regulación más completa de toda la materia por una serie de disposiciones legales, entre las que destacan el Código de la Circulación, la regulación de las características técnicas de la señalización y los elementos acústicos y luminosos

(1) C. SCHMITT, *Verfassungslehre*, 1928.

(2) En 1969, como es bien sabido.

(3) Promulgación del Código de la Circulación de 1934.

(4) En realidad, C. SCHMITT se refería más bien al fenómeno de la legiferación extraordinariamente acelerada.

de los vehículos, matriculación, expedición de permisos de conducción, regulación de la enseñanza de las técnicas y el aprendizaje de la misma (autoescuelas) (5), hasta la reciente promulgación de la Ley de Seguridad Vial y su Reglamento, adaptados a alguna Directiva comunitaria aplicable a la materia y a la que el Derecho español se ha acomodado necesariamente (6). Quizás, sin embargo, lo que aquí importa es la regulación de la cobertura de riesgos que, como consecuencia de la causación de daños personales y reales, se producen a consecuencia del tráfico intenso que esta sociedad motorizada en que vivimos demanda. Porque de lo que se trata, fundamentalmente, es de dejar indemne el patrimonio de los accidentados o sus causahabientes ante este fenómeno, que tiene ciertas similitudes con el de la Seguridad Social, como una especie más —y quizás la más cualificada— de los distintos tipos de aseguramientos frente a riesgos que el ordenamiento jurídico recoge y regula. Por esta razón, a los efectos que ahora importan, hay que destacar los artículos 1.088 y ss., así como los 1.902 a 1.910, del Código Civil; la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre Responsabilidad civil y responsabilidad en la circulación de vehículos a motor, modificada por el Decreto 632/1968, de 21 de mayo, por el que se publica el Texto Refundido de La ley anterior, y la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, por la que se ordena la supervisión de los Seguros Privados (7), sin olvidar tampoco la Ley de 8 de octubre de 1980, reguladora del Seguro privado, y otras disposiciones reglamentarias muy numerosas que entran en el detalle, así como las distintas resoluciones anuales de la Dirección General de Seguros actualizando las cuantías de los Baremos para el caso de indemnizaciones por los hechos en ellas recogidos (8).

Partiendo de la naturaleza jurídica del hecho causante de la lesión, la responsabilidad en que incurre el actor puede ser de carácter penal, civil o administrativo. Dejando aparte el primer y último caso, nos interesa ahora ocuparnos del segundo. La primera e importante regulación de esta materia la encontramos en los artículos 1.088 y ss. del Código Civil (responsabilidad contractual) y en los artículos 1.902 y ss. del mismo cuerpo legal (responsabilidad extracontractual o aquiliana) (9). Interesa ahora la cuestión

(5) Ley de Bases de 1989 y Ley de Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial de 1990, así como su Reglamento de 1992 y otras disposiciones recientes sobre las que aquí nada se dirá por no ser de este lugar.

(6) Sobre ello tampoco se abundará ahora.

(7) Se modificaron los artículos 1 y ss. de las normas anteriormente señaladas y los Baremos establecidos en ellas, sobre los que más adelante debo ocuparme.

(8) Que más adelante se reproducen parcialmente.

(9) M. BENÍTEZ DE LUGO, *El seguro obligatorio de vehículos de motor y su proyección indemnizatoria*, Madrid, 1965; F. PANTALEÓN PRIETO, «Comentario al artículo 1.902», en *Comentarios al Código civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991; PUIG BRUTAU, *Fundamentos de Derecho civil*, Barcelona, 1963; M. ALBALADEJO GARCÍA, *Derecho civil*, Madrid, 1993; J. CASTÁN TOBEÑAS, *Derecho civil español*, Madrid, 1986; ENNECERUS, *Derecho de obligaciones*, Barcelona, 1960; R. DE ANGEL YAGÜEZ, *Comentario a la STS de 5 de julio de 1983*, ADC, 1983; F. DE CASTRO Y BRAVO, *Temas de Derecho civil*, Madrid, 1972; F. GARRIDO FALLA, «Constitucionalización de la responsabilidad del Estado», en *Comentarios a la Constitución española. Libro homenaje a E. GARCÍA DE ENTERRÍA*, vol. III, Ed. Civitas, Madrid, 1991, págs. 2827 y ss.; F. J. JIMÉNEZ LECHUGA, *La responsabilidad patrimonial de los poderes pú-*

atinente a la responsabilidad extracontractual, para pasar a exponer seguidamente el fenómeno de la objetivación de la misma por lo que se refiere a los accidentes de circulación y las secuelas que éstos producen en personas y cosas (10).

Siguiendo ahora en esto a R. DE ANGEL YAGÜEZ, la doctrina jurídica tradicional se ha encontrado, en esta materia, totalmente dominada por el concepto de culpa (11); el autor de un daño sólo responde cuando en su acción han intervenido voluntad de dañar o negligencia. Esta es la idea-base (el llamado «principio de culpa») que subyace en todos los códigos civiles europeos decimonónicos. Buen ejemplo es nuestro propio Código, que atribuye responsabilidad a quien por acción u omisión causa un daño a otro «interviniendo culpa o negligencia» (art. 1902 CC); no, por tanto, a quien lo produce por otra circunstancia. El predominio de esta teoría no fue, en modo alguno, fruto del capricho o del azar. Muy al contrario, su vigencia hay que entenderla inserta en el contexto de toda una concepción de la sociedad y del Derecho, imperante a la sazón. Se trata de una filosofía liberal que, haciendo del individuo el elemento central de todas las valoraciones sociales —y por tanto jurídicas—, ve con repugnancia la posibilidad de que una persona sea juzgada responsable —con las consecuencias económicas que esto supone— de un daño que no ha sido fruto de su libre actuación. La doctrina jurídica ha puesto de relieve que la teoría de la culpa —esto es, la concepción tradicional que en materia de responsabilidad civil existe— es una de las aplicaciones en el plano jurídico de las directrices del *laissez faire, laissez passer*. Una de ellas, quizás la más relevante, es la que otorga al derecho de propiedad un carácter absoluto, en perfecta concordancia con los dogmas liberales (12). Otra, no menos conocida, es la regla de la libertad contractual, que supone a las partes colocadas en una posición de paridad a la hora de contratar. La tercera expresión de aquella ideología sería la que ahora ocupa, es decir, el principio de que «no hay responsabilidad sin culpa». El individuo —diría esta tesis— sólo debe responder de sus actos reprobables —concepto moral trasladado al ámbito de lo jurídico—, que es tanto como afirmar que los acontecimientos ajenos a su voluntad son de todo punto irrelevantes (13). La doctrina de la culpa, como se ha dicho, ha venido inspirando las concepciones jurídicas de los ordenamientos de Europa continental, de tradición romanista. En efecto, uno de los principios clásicos del *common law* ha sido el de

blicos en el Derecho español (una visión de conjunto), Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999; L. DIEZ PICAZO y GULLÓN BALLESTEROS, *Sistema de Derecho civil*, Madrid, 1983, y O'CALLAGHAN, *Los presupuestos de la obligación nacida del acto ilícito: la obligación de la llamada responsabilidad extracontractual*, en «AC», 1987).

(10) ALCÁZAR LÓPEZ, *Los delitos de circulación y su reparación civil. Derecho jurisprudencial civil y penal*, Madrid, 1987.

(11) Se verá la trascendencia negativa del elemento culpabilístico («culpa relevante») más adelante.

(12) GARRIGUES, *Contrato de seguro terrestre*, Madrid, 1973. Se refiere a ello incidentalmente.

(13) Esta es la filosofía que inspira todos los Códigos europeos del siglo XIX, según ya es conocido.

no liability without fault, simple traducción del de «no hay responsabilidad sin culpa» (14). En este sentido, la STS de 9 de julio de 1984, Ar. 3802, tiene afirmado:

«En la reclamación extracontractual, el vínculo contractual surge después de producido el evento indemnizable, como consecuencia de las normas generales impuestas por la convivencia y de la aplicación del principio *alterum non laedere*, por lo que dicho nexa no constituye un *prius*, como en la culpa contractual, sino un *posterius*, lo que indica que el ámbito de aplicación de ambas clases de culpa es completamente distinto y completamente independiente» (15).

Sin embargo, y por lo que ahora nos interesa, este régimen de configuración de la responsabilidad por culpa —al menos en el sector referido al aseguramiento obligatorio por la conducción de vehículos— ha llevado necesariamente a su objetivación, eliminando el elemento culpabilístico e invirtiendo la carga de la prueba o el *onus probandi*. En efecto, como afirma R. DE ANGEL YAGÜEZ, ya a finales del siglo pasado se hicieron notar las limitaciones propias de la responsabilidad exclusivamente basada en la culpa. Como causas de este nuevo criterio pueden señalarse dos, en opinión de este profesor. Por un lado, el considerable desarrollo del maquinismo, fenómeno suficientemente conocido, verdadero signo de nuestro tiempo y fuente inagotable de riesgos y siniestros. Por otro, la irrupción de una mentalidad colectiva más identificada con el designio de indemnizar a las víctimas de los daños que con el de observar cuidadosamente la culpabilidad de quien los produce. Una doble vía han tomado estas concepciones. La primera es la aparición de nuevas leyes dominadas, en mayor o menor medida, por la voluntad de resarcir a quien soporta el daño sólo por el hecho de sufrirlo, esto es, haya habido o no culpa por parte del agente. La segunda es que todo ello consiste en orientar la interpretación y aplicación de los principios jurídicos tradicionales —basados en la teoría de la culpa— por caminos de máxima protección de las víctimas de sucesos dañosos. Como se observa, ahora no se habla de disposiciones legales, marcadas por un signo nuevo, sino que se refiere a un cambio de mentalidad en la aplicación de las leyes tradicionales, que en su espíritu permanecen apegadas al principio de que no hay responsabilidad sin culpa (16).

Nace, pues, el seguro de responsabilidad civil obligatorio, como semejante al de la Seguridad Social. Todos los que participan en una actividad que puede causar riesgo contribuyen con sus cotizaciones (primas) a sufragar los daños que algunos de ellos sufran u ocasionen. Por eso mismo se

(14) R. DE ANGEL YAGÜEZ, *Tratado de responsabilidad civil*, Ed. Civitas, Madrid, 1993, y CLERK y LENDSEL, *On torts*, Londres, 1954.

(15) STS de 4 de octubre de 1980.

(16) *Op. cit.*, nota 14.

ha dicho que mediante el seguro obligatorio se socializan los riesgos. La colectividad de los posibles causantes de daños hace viable el resarcimiento de todas las eventuales víctimas, tratándose de una garantía colectiva (17). La responsabilidad objetiva, pues, en el Derecho español (18) se ha introducido en normas tales como la Ley de la Navegación Aérea, la circulación de vehículos a motor (19), los riesgos nucleares, la Ley de Caza y responsabilidad del Estado por los actos de sus funcionarios públicos (20). Nos interesa, lógicamente, el segundo de los casos planteados, que es objeto de esta modesta contribución que me convoca nuevamente con los lectores de esta REVISTA.

Era terreno propicio para la implantación de la llamada responsabilidad objetiva el sector de la circulación viaria (21). La Ley de uso y circulación de vehículos de motor, Texto Refundido aprobado por el Real Decreto legislativo de 28 de junio de 1986, de adaptación al ordenamiento jurídico comunitario, establece en su artículo 1.º («Daños indemnizables») que «el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daños corporales o materiales, estará obligado a repararlos conforme a lo establecido en la presente ley» (apartado 1), y el apartado 2 añade que en el caso de daños corporales, y hasta el límite cuantitativo que reglamentariamente se determine, «el conductor quedará exento de responsabilidad si se prueba que los mismos fueron debidos únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo», no considerándose como tales (fuerza mayor) los defectos del vehículo.

En definitiva, la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor suministra el ejemplo más importante y conocido del seguro obligatorio (22). Todo propietario de vehículo debe suscribir obligatoriamente una póliza que cubra la responsabilidad por daños, hasta la cuantía que el Gobierno fije. La responsabilidad objetiva que pueda recaer sobre el conductor está limitada por esa cuantía. Lo que no quita, desde luego —en opinión de R. DE ANGEL YAGÜEZ—, para que el causante del daño responda de todo su valor o alcance, a tenor del artículo 1.902 del Código Civil (23), si en su comportamiento existió culpa. La cobertura del riesgo, consistente en tener que responder por la totalidad del daño real, puede obtenerse también

(17) Basados también los seguros en la teoría de los grandes números y las tablas matemáticas.

(18) F. J. JIMÉNEZ LECHUGA, *La responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas (poderes públicos) en el Derecho español (una visión de conjunto)*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999.

(19) Ley 30/1995, de 8 de noviembre.

(20) F. J. JIMÉNEZ LECHUGA, *La responsabilidad patrimonial de los poderes públicos en el Derecho español (una visión de conjunto)*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1999.

(21) R. DE ANGEL YAGÜEZ, *Tratado de Derecho civil*, Ed. Civitas, Madrid, 1993, a quien ahora sigo en estos párrafos o pasajes.

(22) SOTO NIETO, *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico (seguro de suscripción obligatoria)*, Madrid, 1989.

(23) Aquí radica en buena medida la crítica a la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, y la resolución judicial.

a través del seguro; pero en este caso no es ya el obligatorio, sino el que voluntariamente pueda concertar con el asegurador el dueño del vehículo.

Nos informa el autor a quien seguimos en este momento que la Sentencia de 29 de abril de 1991 recoge la doctrina jurisprudencial sobre el ejercicio de la acción ordinaria, por la que se reclama mayor cantidad que la establecida en el Auto ejecutivo que fija la suma exigible con cargo al seguro obligatorio (24).

Existe una casuística rica e importante sobre la materia, razón por la cual se omite ahora la cita de esa larga lista que el Tribunal Supremo ha establecido desde la década de los años sesenta (25).

(24) *Op. cit.*, nota 21.

(25) En este sentido, es particularmente interesante la STS de 8 de julio de 1983, que, por lo que interesa al seguro obligatorio (responsabilidad civil objetiva), ha declarado:

«Considerando que basada la demanda, por lo que a la fundamentación jurídica se refiere, en la expresa invocación del artículo 1.902 del Código civil (apartado 4.º), con imputación al conductor de una maniobra improcedente, no puede desconocerse que, a pesar de los paliativos que este Sala ha venido introduciendo en la materia de la responsabilidad cuasidelictual, buscando la protección del perjudicado al hilo de la realidad social y de los progresos de la técnica, nuestro Ordenamiento positivo se asienta en el básico principio de la concurrencia de culpa, lo que comporta la ineludible necesidad de que el acto dañoso tenga que ser antijurídico por infracción de una norma, aun la más genérica (*alterum non laedere*), y como tal reprochable culpabilísticamente al demandado como responsable (sentencias de 27 de abril de 1981, 27 de mayo y 4 de octubre de 1982 y 27 de enero y 29 de marzo de 1983, por citar las más recientes); pero es claro que en el caso debatido no existió quebrantamiento de las reglas de conducta del causante del daño, con omisión de las cautelas exigibles, ni puede ser atribuida al conductor del vehículo falta de precaución o cuidados requeridos por las circunstancias del lugar y tiempo, pues si ya en las diligencias penales los lesionados aseveraron la prudente conducción del automóvil por parte de don Enrique Ll. Z. al absolver posiciones en el presente juicio (segunda en la confesión de don Ricardo L. G. y tercera en la de don Manuel A. O.) afirma que «el accidente lo fue sin culpa del mencionado Enrique Ll. puesto que éste conducía el vehículo a velocidad moderada y a pesar de ello derrapó el mismo por las circunstancias en que se hallaba la calzada, ya que existía grijo y además estaba mojada».

Considerando que descartada la responsabilidad culposa del automóvil y teniendo que ser desechada la pretensión frente a la Compañía de Seguros basándose en el seguro voluntario de responsabilidad civil, la demanda sólo puede sustentarse en la normativa del seguro obligatorio por lo mismo que obedece a criterios ajenos a la culpabilidad del agente y sólo excluye el resarcimiento en la hipótesis de culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo (art. 1 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, texto refundido de 21 de marzo de 1968), circunstancias que obviamente no se dan en el supuesto enjuiciado en el proceso, pues el lesionado recurrente era ocupante del automóvil y el descrito estado de la calzada no tiene la significación de *vis maior* ajena a las incidencias del tráfico viario.»

Se ve, pues, que se distingue claramente entre el ámbito «natural» de la responsabilidad civil, basado en la necesaria concurrencia de culpa, mientras que la cubierta por el seguro obligatorio obedece a criterios ajenos a la culpabilidad del agente.

Sin embargo, lo que antecede tiene por objeto únicamente poner al lector de esta REVISTA en antecedentes de lo que seguidamente se dirá y el comentario que se hace de una trascendental decisión del Tribunal Constitucional español en la materia, que ha sido ya muy controvertida, y que proporcionará un «filón doctrinal», dada la repercusión que ha de tener, aunque, en opinión de algunos especialistas, la cuestión no es tan trascendente y su repercusión práctica no es significativa, por mucho que otros hayan opinado contrariamente sobre el particular (26).

LA REPARACIÓN TOTAL O LA INDEMNIDAD INTEGRAL DE LOS DAÑOS OCASIONADOS A LOS LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO Y EL ELEMENTO CULPABILÍSTICO EN LA RECIENTE DOCTRINA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL ESPAÑOL

Es precisamente éste el objeto de nuestro estudio. Lo es, naturalmente, el contenido de la STC 181/2000, de 29 de junio (27). Entro ahora en su exposición y estudio, procurando hacerlo con la amenidad posible pero teniendo en cuenta también, como ya indiqué al comienzo, que los accidentes en carretera son un problema social de honda repercusión y sobre los que se ha escrito mucho (28). La cuestión se plantea por cuestiones de inconstitucionalidad núms. 3586/1996, 47/1997, 1115/1997, 2823/1997, 3249/1997, 3297/1997, 3556/1997, 3949/1997, 5175/1997 y 402/1998 (acumuladas). Estas cuestiones de inconstitucionalidad fueron planteadas por Juzgados de León, de San Sebastián, de Valladolid y de Calahorra y por las Audiencias Provinciales de Madrid y Castellón acerca del Baremo de valoración de daños de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, según la redacción dada por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, y por supuesta vulneración de los derechos de igualdad, el valor superior de la justicia y a la exclusividad de la potestad jurisdiccional, así como también la vulneración del principio de interdicción de la arbitrariedad y del derecho a la tutela judicial

(26) Este comentario jurisprudencial me fue sugerido, finalmente, como consecuencia de mi asistencia a una Jornada Monográfica sobre Derecho de la Circulación («Indemnización de daños corporales en accidentes de tráfico»). Comentario, valoración y aplicación práctica de la STC 181/2000, de 29 de junio (Suplemento al «BOE» núm. 180, de 28 de julio), organizada por la Universidad de Granada, la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Granada y Seguros Pelayo, y que tuvo lugar en la Facultad de Derecho de aquella Universidad el 24 de noviembre de 2000. En realidad surgió en mí la idea de hacer esta glosa de los comentarios que sobre la misma mantenía yo el pasado verano con mi hermano José Luis Jiménez Lechuga (tristemente fallecido el 5 de septiembre de 2000), que era un jurista de adopción.

(27) STC 181/2000, de 29 de junio (Suplemento al «BOE» núm. 180, de 28 de julio).

(28) Los tres males imperantes o más importantes durante el siglo XX —se decía tan sólo hace treinta años— estaban constituidos por sus tres iniciales, esto es, las tres ces (cáncer, corazón y carretera). Curiosamente, a mediados de 1995, leía yo mismo, en las «pintadas» que los alumnos de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid hacían por doquier, que la mujer sólo servía para las tres ces (cotilleo, cocina y cama). Puede parecer algo machista pero es, cuando menos, jocoso.

efectiva con las declaraciones que esta sentencia del Tribunal Constitucional contiene.

Los hechos, resumidamente, se contraen a lo siguiente. El 1 de octubre de 1998 se recibe del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 10 de León testimonio del Auto de 18 de septiembre de 1996 por el que acordó plantear cuestión de inconstitucionalidad contra el artículo 1.2 del 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 Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (29), y considera el Juez cuestionante que se compadece mal el citado artículo 1.2 de la LRC con las tablas establecidas por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, y muy particularmente con el Anexo titulado «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación», según se apreciaba en el juicio de faltas que el Juzgado tramitaba al no poder exceder los topes de las tarifas o de los baremos, especialmente el ya referido. Se cree vulnerado el artículo 14 CE y, en alguna medida, los artículos 24 y 117.3 CE. Se ha oído al Gobierno y al Fiscal General del Estado y, por su parte, el Abogado del Estado, entendiéndolo éste que el «baremo» es un sistema establecido por el legislador para ser aplicado en general a un conjunto de casos indeterminados y que, en consecuencia, no es inconstitucional, añadiendo que, en este sentido, pueden confrontarse las SSTC 114/1995, de 6 de julio; 86/1985, 62/1987, 135/1987, 19/1989 y 48/1989 (30). Entiende también que debe ser el legislador quien, para remediar las indeseables consecuencias desigualitarias de la falta de la concesión judicial de indemnizaciones por accidentes de circulación, establezca criterios legales para la determinación de la cuantía de las mismas, siendo el sistema más o menos flexible, pero rechazando el arbitrio judicial para su establecimiento (31).

En cuanto al lucro cesante, afirma el Abogado del Estado que el reproche de constitucionalidad al Baremo contenido en los apartados II, IV y V, en cuanto que habla de ingresos netos y que no cubrirían o resarcirían íntegramente a la víctima, existe en ellos un amplio campo para las apreciaciones subjetivas vinculadas a la justicia del caso y, en este sentido, es cierto que la técnica de atender al nivel de ingresos netos como factor de limitación y de concreción de una indemnización supone una cierta renuncia a reparar íntegramente el lucro cesante, especialmente para las rentas altas. Ahora bien, no existe en la Constitución ningún precepto ni principio que obligue al legislador a establecer necesariamente la indemnización integral de las pérdidas de ingresos nacidos de un accidente de circulación. Por ello, sólo puede exigirse al legislador que cuando se aparte de la regla general del íntegro resarcimiento, lo haga con justificación objetiva y de ma-

(29) Es mejor evitar el galicismo en que incurrían la Ley y la sentencia comentada.

(30) SSTC 167/1994, de 20 de enero, y 166/1996, de 26 de octubre.

(31) A mí me parece erróneo ya que el legislador puede establecer, como ocurre en el Derecho del Trabajo, una Ley de mínimos, pero el arbitrio judicial, aun matizado, debe seguir existiendo. Si no es así, para mí, la Ley sí es contraria a la Constitución (art. 14 CE). En sentido diametralmente opuesto se manifestaba P. PANTALEÓN PRIETO en Granada, según me pareció.

nera proporcionada. Y, desde esta perspectiva, la reparación incompleta del lucro cesante podrá considerarse insuficiente pero en modo alguno inconstitucional, pues existen razones objetivas que prestan base constitucional suficiente a la alternativa sugerida por el legislador. Por ello, en opinión del Abogado del Estado, el «Baremo» ha de ser considerado como una pieza dentro de un sistema más complejo que podemos denominar de distribución social o de socialización del coste de los accidentes de circulación, que legitima plenamente la opción del legislador.

Otro de los Jueces cuestionantes —el Juzgado de Instrucción núm. 3 de los de San Sebastián— plantea también la cuestión de inconstitucionalidad contra los núms. 1 y 7 del artículo 1.º del Anexo de la LRC, al entenderlos contrarios a los artículos 1, 9.2 y 3 y 14 de la CE, con infracción del principio de igualdad y vulnera este último, ya que con la referida Ley se trata igual en casos desiguales y trata también desigualmente a casos iguales, ya que únicamente se aplica a los daños ocasionados a las personas en accidentes de circulación, salvo circunstancias de delito doloso, siendo también independiente que provenga el daño de delito o culpa o negligencia, vulnerando también los artículos 1.1 y 9.3 por ser contraria la Ley al principio de interdicción de la arbitrariedad.

El Fiscal entiende, por su parte, que la proyección de la doctrina del Tribunal Constitucional (32) lleva a concluir que no resulta irrazonable que el legislador haya decidido regular esta materia de forma especial y separada, atendiendo a la problemática propia que se deriva de los accidentes de circulación, e intentando corregir la conocida disparidad de criterios existentes en orden a la cuantificación de los daños corporales entre los distintos órganos judiciales, así como la ordenación del sector del seguro. La solución unificadora impuesta por la Ley no es extraña en la legislación española, en la que la contención del arbitrio judicial es manifiesta en relación con las prestaciones de la Seguridad Social en materia de accidentes o pensiones, como tampoco lo es el tratamiento de cuestiones jurídicas en leyes separadas al presentar su temática un punto de especificidad que lo separa del modelo económico contenido en la legislación común, como ocurre en el campo del Derecho civil en materia de propiedad (Leyes de propiedad horizontal, aguas, intelectual, etc.), así como arrendamientos urbanos y rústicos. Concluye el Ministerio Fiscal que la Ley ha de ser mejorada (es susceptible de) por la moderación de las indemnizaciones que rebaja de modo sensible las normalmente acordadas, o por no establecer un sistema proporcional que el Juez estime justo; tampoco redundaría en perjuicio del principio constitucional de igualdad, por lo que interesa el Ministerio Fiscal que se dicte sentencia desestimando la cuestión planteada.

El Abogado del Estado vuelve a rechazar los argumentos de inconstitucionalidad esgrimidos por los Jueces cuestionantes, y en particular en lo que se refiere a la comparación de los daños personales y materiales; en-

(32) Que se contiene en el texto de la sentencia que comento.

tiende que mientras estos últimos son sustituibles o restituibles en su integridad, los primeros se ven previamente limitados en su cuantía indemnizable por el legislador, y tampoco en esto puede apreciarse vulneración alguna del principio de igualdad, pues no es lo mismo cuantificar daños cuyo valor está en el mercado (bienes materiales) que efectuar tal operación en relación con los daños corporales y morales que puedan sufrir las personas, y entiende que en cuanto a la pretendida vulneración de los artículos 15 y 117.3 CE se reitera en sus planteamientos anteriores, y que ya han quedado reflejados sucintamente para conocimiento y seguimiento del lector.

También el Juzgado de La Calahorra presentó cuestión de inconstitucionalidad, entendiendo que se produce una vulneración de los artículos 14, 24.1 y 117.3 CE, ya que el ataque al principio de igualdad se produce por el hecho de que la valoración de los daños corporales introducidos por la nueva normativa ofrece un tratamiento diferenciado a supuestos iguales, tanto en relación con otros casos en los que existe culpa civil extracontractual pero que se han generado en ámbitos distintos del de la circulación de vehículos de motor, cuanto en relación con daños de distinta naturaleza pero producidos dentro de ese concreto ámbito que es el de la circulación de vehículos de motor, pues la nueva normativa impide la reparación de aquellos daños cuya cuantía indemnizatoria exceda los máximos establecidos en el Baremo, equiparándolos, en consecuencia, con otros supuestos en los que no concurrieron perjuicios de igual entidad. Vulneran también el derecho a la vida e integridad física y moral que reconoce el artículo 15 CE, y que también encuentra reflejo en los artículos 1.902, 1.101, 1.102 y 1.105 del Código Civil, ya que en estos preceptos últimamente citados se recoge una *restitutio in integrum*. Como tampoco se da arbitrio judicial (33), no pudiendo el Juez ir más allá de la ley, al no poder contravenirla ni establecer ésta otros criterios que los que en ella figuran, se vulnera también el principio de tutela judicial efectiva (art. 24.1 CE) y el 117.3 también de la Constitución. El Ministerio Fiscal y el Abogado del Estado piden que la cuestión de inconstitucionalidad promovida por este Juzgado sea desestimada en base a los argumentos que constan en la sentencia y que damos aquí por reproducidos. Pueden consultarse las págs. 74 y 75 del Suplemento citado más atrás.

Durante la tramitación de un recurso de apelación, la Audiencia Provincial de Madrid eleva al Tribunal Constitucional una cuestión de esta índole, que los apartados 1, 5 y 7 (párrafos) del apartado 1.º y párrafo c) del apartado 2 y tabla V del Anexo, en su redacción dada por la Disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, son inconstitucionales. Para la Audiencia Provincial de Madrid, la normativa citada vulnera los artículos 14 y 9.3 CE. No comprende por qué se establece un diverso régimen de reparación de daños, diferenciándose entre el daño corporal y

(33) Arbitrio judicial, reserva de jurisdicción y discrecionalidad administrativa, conceptos éstos tratados recientemente por T. R. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M. SÁNCHEZ MORÓN y L. PAREJO ALFONSO, entre otros tantos administrativistas.

el daño en las cosas. Pero, además, advierte que tal regulación es contraria al artículo 15 CE, ya que la protección de la vida y de la integridad personal no se circunscribe exclusivamente al *ius puniendi* del Estado, lo que explica que, como se declaró en la STC 53/1985, las normas penales constituyen la garantía última de los derechos fundamentales, pero no su única garantía. Por esta razón, la reducción del alcance de la responsabilidad civil del conductor lleva consigo un antipedagógico mensaje, que repercute desfavorablemente sobre el nivel de protección de los bienes jurídicos salvaguardados por el artículo 15 CE, cuando, sin embargo, el legislador está constitucionalmente obligado a dotarlos de los máximos niveles de protección.

Y para la Audiencia Provincial de Madrid, en lo que se refiere al artículo 24.1 CE, la Ley cuestionada lo vulnera ya que, sin causa alguna, priva a los ciudadanos de su derecho a pretender de los órganos jurisdiccionales el resarcimiento de daños y perjuicios, denegando la tutela a categoría de personas que afirman ser perjudicadas y están en condiciones de probar esa afirmación. Este efecto es claramente perceptible en lo que se refiere al resarcimiento del lucro cesante, aunque es claro que el nuevo sistema de valoración no impide el acceso de los ciudadanos a la jurisdicción, pero no es menos cierto que limita injustificadamente el contenido de ese derecho invocado como fundamento de la pretensión resarcitoria.

Otro de los Jueces cuestionantes, esta vez el Juzgado de Instrucción núm. 4 de Valladolid, entiende inconstitucional el artículo 1.2 de la Ley —en su nueva redacción, naturalmente— y el apartado 1, por entender que hasta la entrada en vigor de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, coexistían en nuestro Ordenamiento jurídico dos sistemas indemnizatorios de reparación del daño ocasionado por la circulación de vehículos de motor. Por una parte, un sistema de mínimos impuesto por la obligatoriedad de concertar un seguro. Por otra, un sistema complementario de suscripción voluntaria, cuyas cuantías y conceptos eran complementarios de los señalados en el límite del seguro obligatorio. Las características de ambos tipos de sistemas los diferenciaban de forma clara y determinante, pero el artículo 1.2 reformado confunde deliberadamente ambos sistemas, no distinguiendo cuándo se responde por el seguro voluntario y por el obligatorio. Incluso afirma que, prácticamente, dicha normativa constituye una «burla» toda vez que difícilmente con la aplicación de los baremos contenidos en el Anexo podrá llegarse en algún caso a indemnizar por la cuantía máxima del seguro obligatorio, pero con la nueva Ley se mezclan ambos sistemas indemnizatorios, imponiendo con cargo al seguro voluntario importes tasados de indemnización, tanto por días de lesión como por secuelas, lo que sólo parece admisible en relación con el seguro obligatorio, que tiene su fundamento en un principio de protección del interés público y que funciona como un verdadero mecanismo de solidaridad forzosa. Su aplicación vinculante supone una vulneración al principio de igualdad, del derecho a la vida y a la integridad física y del derecho a la tutela judicial efectiva.

También la Audiencia Provincial de Castellón elevó al Tribunal Constitucional cuestión de esta naturaleza por entender contrario a la Constitución el artículo 1.2 en su nueva redacción, así como los apartados 1.1 y 7 del Anexo. Se vulnera el artículo 14 de la Constitución —no se entrará ahora en la resolución de la Audiencia Provincial de Castellón, lógicamente—, ya que las normas cuestionadas implican una quiebra del principio de igualdad al tratar de modo desigual supuestos iguales, estableciendo límites absolutos a la responsabilidad civil que no están presentes en otros contextos como los de la responsabilidad derivada de daños nucleares y productos defectuosos. También se infringe el artículo 15 CE, al entender la Audiencia Provincial que impide la plena reparación de los citados derechos fundamentales. El Baremo vulnera también los artículos 24.1 y 117.3 CE, ya que impide a los órganos jurisdiccionales apreciar y valorar la prueba, además de que excluye del proceso pretensiones legítimas de los ciudadanos vinculadas a la reparación de los daños personales que hubiesen sufrido, considerándose por todo ello que el artículo 1.2 de la LRC y la normativa a la que da cobertura son contrarios a la Constitución (*sic*).

Finalmente, y curiosamente también, la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA) también presentó cuestión de inconstitucionalidad contra el artículo 1.2 de la LRC (reformado), siendo rechazada la personación en las cuestiones de inconstitucionalidad que venimos refiriendo.

El Tribunal Constitucional entra a conocer de la cuestión y a razonar su decisión en los fundamentos jurídicos de la sentencia comentada y que ahora nos interesan.

Comienza por analizar diversos aspectos de las cuestiones planteadas por los Jueces, exponiendo incluso someramente la historia legislativa del instituto resarcitorio (34), y se detiene en rechazar la vulneración del artículo 15 CE, ya que el Baremo atiende no sólo al supuesto de muerte, sino también a las lesiones causadas en la integridad física y moral de las personas, disponiendo (apartado 1, punto 5, del Anexo), a los efectos de la determinación de la correspondiente responsabilidad civil, unas indemnizaciones básicas por muerte (tabla I) y por lesiones permanentes, incluidos los daños morales (tabla III), cuyas cuantías no pueden estimarse insuficientes desde la apuntada perspectiva constitucional, sin que, por otra parte, en ninguna de las cuestiones planteadas se susciten problemas relativos a la responsabilidad civil de determinadas lesiones físicas o padecimientos morales que, originados en este concreto contexto de la circulación de vehículos de motor, hayan sido expresamente excluidos por el legislador del sistema de tablas contenido en el Anexo de la Ley 30/1995.

En cuanto a los alegatos de los Jueces cuestionantes en torno al trato desigual ante situaciones iguales y el diferente tratamiento que dispensa la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, a la reparación de los referentes a perso-

(34) Me atrevo a calificar la resolución comentada como «sentencia didáctica» siguiendo el símil que de la calificación de las sentencias de un Juez de Menores de Granada se ha hecho por algún medio informativo.

nas o a cosas, afirma el Tribunal Constitucional (FJ 10) que es oportuno traer a colación la doctrina del propio Tribunal sobre el derecho a la igualdad en la Ley (art. 14 CE) y que puede considerarse resumida en el Fundamento Jurídico 1 de la STC 144/1988, de 12 de julio, en el que se declaró que el principio de igualdad prohíbe al legislador «configurar los supuestos de hecho de la norma de modo tal que se dé trato distinto a personas que, desde todos los puntos de vista legítimamente adoptados, se encuentran en la misma situación o, dicho de otro modo, impidiendo que se otorgue relevancia política (jurídica) a circunstancias que, o bien no pueden jamás ser tomadas en consideración por prohibirlo así expresamente la Constitución, o bien no guardan relación alguna con el sentido de la regulación que, al incluirlas, incurre en arbitrariedad y es por eso discriminatorio» (35). Y, además, del texto constitucional no se deriva necesariamente un tratamiento normativo uniforme e indiferenciado ni, como es obvio, ésta (Constitución) contiene una prohibición por la que se impida al legislador regular sus contenidos adaptándolos a las peculiaridades de los distintos contextos en que se desenvuelven las relaciones sociales, no habiéndose regulado estas realidades sociales mirando a personas o grupos de personas determinados, sino en atención únicamente al específico sector de la realidad social en que acaece la conducta o actividad productiva de los daños (36).

Y, sigue analizando la sentencia objeto ahora de nuestro comentario —en lo que se refiere a la vulneración del artículo 1.1 CE (valor justicia)—, que no cabe olvidar que constituye un canon de enjuiciamiento necesitado de concreción, de tal manera que el TC ha subrayado, en lo que ahora importa, la estrecha conexión que existe entre el valor justicia del artículo 1.1 de la Constitución y el principio de interdicción de la arbitrariedad de su artículo 9.3 (STS 66/1990, de 5 de abril, FJ 6). El valor justicia del artículo 1.1 CE no puede, pues, identificarse unilateralmente con particulares medios de entender lo justo, ni con una forma de fiscalización de la constitucionalidad de la ley en atención a los resultados. Más bien ha de ser considerado como un concepto tendencialmente abierto y plural. Por ello, este valor superior del ordenamiento operará como un canon complementario, en concurrencia con otros valores de ponderación, y muy especialmente en relación con el principio de interdicción de la arbitrariedad en su proyección sobre el legislador, principio este último que, con cita del artículo 9.3 CE, también se considera vulnerado en los Autos de planteamiento de las presentes cuestiones de inconstitucionalidad y cuyo examen se abordará ahora.

(35) J. M.º HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, *La STC 181/2000, de 29 de junio, sobre sistema de valoración de daños corporales («Baremo») de la DA 8.ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre*, «Boletín del Ilustre Colegio de Abogados de Granada» (2.ª época), núm. 30/2000, págs. 29-32.

(36) F. REGLERO CAMPOS, *Comentario a la STC 181/2000, de 29 de junio*, «Actualidad Jurídica Aranzadi», núm. 449/2000, entiende que casi nada cambia y que se trata de una «sentencia interpretativa». Sobre ello abundaré en las conclusiones de este estudio. En igual sentido, M. MEDINA CAMPO. Hay un Proyecto de 5.ª Directiva de la Unión Europea para excluir los llamados «daños económicos», aunque no sé cuál será el sentido de todo ello.

En cuanto al posible ataque al principio de la interdicción de la arbitrariedad, según la doctrina del Tribunal Constitucional fijada con anterioridad a la sentencia ahora objeto de comentario (37), no cabe aceptar que la opción del legislador por un sistema legal de valoración, tasa de los daños corporales regulados en la Ley objeto del recurso, sea arbitrario, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 9.3 de la Constitución. Existen poderosas razones para justificar objetivamente un régimen jurídico específico y diferenciado en relación con los daños producidos como consecuencia de la circulación de vehículos de motor. Tiene, por ello, en cuenta el Tribunal Constitucional la alta siniestralidad, la naturaleza de los daños ocasionados y su relativa homogeneidad, el aseguramiento obligatorio del riesgo, la creación de fondos de garantía supervisados por la Administración (Consortio de Compensación de Seguros) y, en fin, la tendencia a la unidad normativa de los distintos ordenamientos de los Estados miembros de la Unión Europea, son factores concurrentes perfectamente susceptibles de ser valorados por el legislador y que justifican suficientemente y hacen plausible la opción legislativa finalmente acogida, en cuanto sistema global. Tampoco resulta arbitrario el sistema seguido porque las cosas son fácilmente valorables (que quedan excluidos) frente a los personales, siendo razonable la diferenciación en los criterios de valoración de los daños en personas o cosas elegido por el legislador de 1995, según el TC.

Pero es curioso que el propio TC —en lo que se refiere a la tabla V, apartado B), que después declara inconstitucional en el sentido que más adelante se verá— dice que la incorporación al sistema hecha por el legislador (los criterios de la aludida tabla) en cuanto a la valoración como simple factor de corrección de la indemnización básica impide injustificadamente su individualización; mientras, por otro lado, se obliga injustificadamente a la víctima del hecho circulatorio a soportar una parte sustancial de las pérdidas económicas derivadas del daño personal padecido, con el ilógico resultado de convertir a la culpa en un título de imputación que, paradójicamente, siempre opera en perjuicio de los legítimos intereses de la víctima. Por todo ello, sólo cabe concluir que el apartado B) de la tabla V del Anexo, en la concreta configuración legal de los «perjuicios económicos», establece un límite irrazonable y carente de toda justificación al derecho de resarcimiento de la víctima, con un resultado arbitrario y, por tanto, contrario al artículo 9.3 de la Constitución.

En cuanto a la tacha de inconstitucionalidad de los Jueces cuestionantes por contravención de los artículos 24.1 y 117.3 CE, el Tribunal Constitucional —en cuanto al segundo— afirma que del principio de exclusividad de Jueces y Magistrados en el ejercicio de la potestad jurisdiccional no puede inferirse la existencia de una correlativa prohibición impuesta al legislador, por lo que se condicione su libertad de configuración para elegir el nivel de intensidad o densidad normativa con que pretende regular una determinada materia.

(37) SSTC 65/1990, de 5 de abril, FJ 6; 142/1993, de 27 de abril, FJ 9; 212/1996, de 19 de diciembre, FJ 16, y 116/1999, de 17 de junio, FJ 19.

La generalización y la fijación de los criterios que hace la Ley tampoco le parecen al TC contrarias al primer precepto citado (art. 24.1 CE), ya que ello es consustancial con su libertad configuradora de la realidad social. Ahora bien, sí es contraria al principio de tutela judicial efectiva puesto que, al tratarse, en suma, de un sistema legal de tasación de carácter cerrado que incide en la vulneración constitucional antes indicada (se refiere a otros pasajes de la sentencia), y que no admite ni incorpora ninguna previsión que permita la compatibilidad entre las indemnizaciones así resultante y la reclamación del eventual exceso a través de otras vías procesales de carácter complementario, el legislador ha establecido un impedimento insuperable para la adecuada individualización del real alcance o extensión del daño, cuando su reparación sea reclamada en el oportuno proceso, con lo que se frustra la legítima pretensión resarcitoria del dañado, al no permitirle acreditar una indemnización por valor superior al que resulte de la estricta aplicación de la referida tabla V, vulnerándose de tal modo el derecho a la tutela judicial efectiva que garantiza el artículo 24.1 CE (38).

Y, para concluir ya este apartado y casi este estudio, conviene tener en cuenta el elemento distorsionador que la propia sentencia trae a colación («daño relevante»), afirmando que cuando la culpa relevante y, en su caso, judicialmente declarada sea la causa determinante del daño a reparar, los «perjuicios económicos» del mencionado apartado B) de la tabla V del Anexo se hallan afectados por la inconstitucionalidad apreciada y, por lo tanto, la cuantificación de tales perjuicios económicos o ganancias dejadas de obtener (art. 1.2 de la Ley 30/1995) podrá ser establecida de manera independiente y fijada con arreglo a lo que oportunamente se acredite en el correspondiente proceso, lo que, en cierta medida, desde mi punto de vista, resulta insatisfactorio (39).

La Sentencia 181/2000, de 29 de junio, contiene tres votos particulares. El primero corresponde a los Magistrados don Rafael MENDIZÁBAL ALLENDE y don Manuel JIMÉNEZ DE PARGA. El segundo lo formula don Vicente CONDE MARTÍN DE HUAS, y el tercero pertenece a don Fernando GARRIDO FALLA (40). No entraré ahora en ellos.

Como se sabe, finalmente, la sentencia comentada declara inconstitucional el contenido del apartado letra B), «Factores de corrección», de la tabla V, ambos del Anexo que contiene el «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación» que introduce la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, ya citada.

CONCLUSIONES

No parece que el contenido de esta sentencia del Tribunal Constitucional ni su «discurso lógico» sean convincentes, pues el propio F. GARRIDO

(38) STC 181/2000, de 29 de junio, FJ 20.

(39) STC 181/2000, de 29 de junio, FJ 21.

(40) STC 181/2000 de 29 de junio («BOE» núm. 180, págs. 68 a 96 del Suplemento).

FALLA lo dice claramente en su voto particular y así tuve la ocasión de comentarlo con él en su momento. Porque esta solución es forzada y no es congruente. Es menester preguntarse por qué se declara inconstitucional ese apartado B) de la tabla V y no de las otras y, sobre todo, por qué se basa la sentencia finalmente en el elemento culpabilístico para llegar a esta solución que no resuelve nada. Introducir el elemento «culpa relevante» es perturbador desde la perspectiva de la objetivación del sistema civil de responsabilidad por accidentes de automóvil vigente en España y no se comprende bien, por ello, esta solución.

Nosotros vamos a concluir con estos apartados en torno a la sentencia objeto de este comentario:

Primero.—Es perfectamente claro que el fallo de la sentencia objeto de este comentario no innova grandemente el sistema de aseguramiento de los riesgos causados por las lesiones producidas como consecuencia de la circulación de vehículos, pudiendo calificarse, pues, de «sentencia interpretativa» esta resolución del Tribunal Constitucional. Esta es mi opinión y también la de algunos estudiosos de la cuestión (41). Quiere ello decir, por tanto, que en cuanto a los criterios que establece esta parte de la Ley habrá de volverse al viejo «casuismo» judicial, pero sólo en las lesiones temporales consecuencia de accidentes automovilísticos y por los conceptos allí fijados (lesiones temporales y pérdidas de salarios durante el período convaleciente del lesionado) (42).

Segundo.—No son especialmente invocables los artículos 1.1, 9.3 y 117.3 CE. Además de que no estamos en presencia de derechos fundamentales, que gozan de una vía extraordinaria, preferente y urgente de salvaguarda, estos valores del ordenamiento jurídico no parecen haber sido transgredidos por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, ya que, por lo que se refiere al valor justicia, con ser un valor superior de nuestro ordenamiento jurídico, no impide, empero, la libre configuración del sistema por el legislador, con tal de que el lesionado no termine perjudicado, y la nueva normativa no lo hace.

La llamada reserva jurisdiccional no parece tampoco que haya resultado afectada puesto que la Ley no impide al Juez interpretar libremente la normativa sobre el seguro obligatorio, con tal de que respete solamente la interpretación que en materia de suprallegalidad (art. 39 LOTC) ha hecho el Tribunal Constitucional en la resolución ahora comentada.

Tercero.—Sí, en cambio, se ha vulnerado el artículo 9.3 CE, en opinión del Tribunal Constitucional, ya que no se tiene aquí en cuenta lo que ha llamado el TC la culpa vinculante, pero es claro que el elemento culpabilís-

(41) F. PANTALEÓN PRIETO, *Responsabilidad médica y responsabilidad de la Administración*, Ed. Civitas, Madrid, 1995. Especialmente sus afirmaciones en su ponencia presentada en Granada. Vid. también J. M.^o HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, *La STC 181/2000, de 29 de junio, sobre el sistema de valoración de daños corporales («Baremo») de la DA 8.ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre*, «Boletín del Ilustre Colegio de Abogados de Granada» (Revista «Plaza Nueva»), núm. 30/2000, págs. 29-32.

(42) STS 181/2000, de 29 de junio, FF.JJ. 20 y 21.

tico en el sistema del seguro oblitatorio no debió ser tenido en consideración porque lo que realmente dice el FJ 21 es que cuando hay culpa relevante del conductor, la cuantificación de los perjuicios económicos o ganancias dejadas de percibir (art. 1.2 Ley 30/1995) podrá ser establecida de manera independiente y fijada con arreglo a lo que oportunamente se acredite en el correspondiente proceso.

También se considera infringido el artículo 24.1 en cuanto que se cierra la vía al Juez para poder ir más allá de los límites legales establecidos en cuanto a la cuantía de la indemnización que corresponda, pero sólo en el sentido del fallo. Nada más.

Cuarto.—No procederá el resarcimiento íntegro si mediara culpa irrelevante *a contrario*. Algún autor ya citado se ha preguntado que qué ocurre con los daños corporales derivados de la lesión o muerte del perjudicado (tablas II y IV) y por qué razón no ha hecho uso completo de las facultades que tiene conferidas en el artículo 39 de la Ley 2/1979 el propio Tribunal Constitucional.

Quinto.—Y, por concluir, no parece razonable que existiendo un seguro voluntario y otro obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por daños de los conductores de vehículos a personas o cosas, y siendo un principio tradicional del instituto resarcitorio en este campo —también en otros, desde luego— la *restitutio in integrum*, haya quedado este sistema de baremación (vocablo horrible donde los haya) fijado con cantidades o topes máximos, porque, desde luego, no hay problema para los mínimos u orientativos (43). Aquí es donde verdaderamente resurgen las dudas para quien esto escribe y para algunos autores de la propia decisión objeto ahora de comentario.

Por eso mismo dice F. GARRIDO FALLA que pocas víctimas se considerarán dispuestas a admitir que no ha existido culpa del otro conductor en el caso de colisión de vehículos, se buscarán abogados y un nuevo pleito con motivo de cada accidente, lo que vendrá a incrementar las largas listas de espera de nuestros Juzgados (44). Parece por ello razonable tener en cuenta que esta resolución del TC supone que no cabe hacer una interpretación expansiva y analógica a las tablas II y IV, porque el FJ 21 de la sentencia comentada ha circunscrito su fallo sólo a lo que ya sabemos, y es que el

(43) Es curioso pero se me ocurre algo jocoso y no exento de ironía que algún escritor de suma valía me recuerda. Me refiero a Oscar FINGALL O'FLAHERTIE WILDE, es decir, Oscar WILDE (1856-1900), de quien ahora se celebra el centenario de su muerte. Cómo no recordar ahora *La importancia de llamarse Ernesto* o *El retrato de Dorian Gray*. Cómo no recordar también su fino humor e ironía ya referida y los dos años de cautiverio que padeció por acusaciones de corrupción de menores y otras zarandajas («era victoriana»). Al leer la sentencia he recordado que decía Oscar WILDE que el alma nace vieja y se hace joven conforme avanza la vida del hombre: esto es la comedia de la vida. Sin embargo, el cuerpo nace joven y se hace viejo: y ésta es la tragedia de la vida. Igual paralelismo puede hacerse entre ley y Derecho, notas éstas que no encuentro en el discurso del Tribunal Constitucional.

(44) F. KAFKA, *El proceso*. Hay muchas ediciones. Últimamente, por el Círculo de Lectores.

apartado B) de la tabla V del Anexo («Lesiones temporales») es inconstitucional al oponerse a los artículos 9.3 y 24.1 de la Constitución, como a estas alturas ya nos consta.

Soy del parecer de que esta sentencia del TC no tendrá la repercusión práctica que algunos auguran. Pienso, en cambio, que otros recursos o cuestiones de inconstitucionalidad pueden ser interpuestos próximamente, según he podido saber, y la verdad es que la puerta ha quedado abierta y el camino expedito.

El esfuerzo hecho por el Tribunal Constitucional ha sido impropio y los resultados exigüos. Incluso puede decirse que la sentencia está mal construida (45).

(45) Rainer María RILKE, *Cartas a un joven poeta*, Círculo de Lectores, Barcelona, 2000, págs. 317 y ss. No merece la pena tanto esfuerzo y desvelo para tan exigüos resultados.