

Responsabilidad de la concesionaria de autopistas de peaje

José Ignacio Atienza López

*Letrado de la Administración de Justicia.
Juzgado de 1.ª instancia de Madrid*

Extracto

El caso que se propone trata de exponer la problemática propia de los accidentes de tráfico acaecidos en las autopistas de peaje, cuando los mismos tienen su origen en circunstancias referidas a defectos de mantenimiento de la seguridad en la propia autopista. El pago del peaje hace nacer un especial vínculo jurídico contractual entre quien lo paga, y se ve afectado por el accidente, y la propia concesionaria que recibe el pago. Son muchos los supuestos de hecho que pueden concurrir, pero en todos ellos subyace la responsabilidad objetiva como cobertura jurídica que permite imputar la responsabilidad a la concesionaria y su aseguradora a la hora de indemnizar al lesionado. Las características de este tipo de vía obligan a la concesionaria al mantenimiento de una diligencia extrema en el mantenimiento de las condiciones de seguridad.

Palabras clave: accidentes de tráfico; autopistas; responsabilidad contractual; responsabilidad objetiva.

Fecha de entrada: 15-09-2019 / Fecha de aceptación: 27-09-2019

Enunciado

En la autopista de peaje A-18 se ha producido un accidente cuando el vehículo de Nacho, que circulaba por el carril izquierdo, ha encontrado un obstáculo tirado en mitad de su carril, consistente en un cono de plástico de señalización procedente de unas obras que se estaban realizando; dicho obstáculo le ha obligado a frenar y adentrarse en el carril derecho, momento en el cual ha recibido una colisión por alcance de un camión que provenía de ese carril.

Nacho ha tenido lesiones derivadas de este siniestro y quiere reclamar por ellas a la concesionaria por entender que ella era la responsable del accidente.

El abogado de Nacho es consciente de que la delimitación de las causas del siniestro y la imputación de esta responsabilidad exige valorar todas las circunstancias: existencia del obstáculo, si el conductor que se lo encuentra pudo frenar y advertir su presencia con suficiente tiempo, si su velocidad era adecuada a las circunstancias de la vía, si pudo verificar la maniobra de cambio de carril de forma correcta, etc.

¿Es responsable la concesionaria en estos casos?

Cuestiones planteadas:

- Naturaleza de la relación jurídica nacida del pago del peaje y obligaciones nacidas de ella.
- Imputación objetiva de responsabilidad a la concesionaria.
- Jurisprudencia en esta materia.

Solución

Es incuestionable que el accidente expuesto ha venido propiciado por la existencia de un obstáculo en la vía de circulación de Nacho, procedente de una zona de obras, y resulta indiferente que tales obras estuviesen correctamente señalizadas, ya que el desplazamiento del obstáculo al centro del carril hace que el conductor tenga que sortearlo, lo que supone necesariamente tener que invadir parte del carril de otro.

La responsabilidad de la concesionaria es evidente, puesto que el obstáculo no estaba señalizado y ocupaba el centro de un carril de circulación, impidiendo transitar por él y haciendo necesario el desvío para evitar la colisión.

La STS 751/2008, de 30 de julio señala que la responsabilidad de la concesionaria surge por incumplimiento de los deberes propios de la empresa respecto a la conservación de la autopista, ya que está obligada a prestar el servicio en condiciones de seguridad como contraprestación al peaje que cobra, cuya obligación está inmersa en el contrato así concertado por el usuario mediante el acceso a sus instalaciones. La infracción de este deber genera la correspondiente responsabilidad, ya se considere contractual o bien de carácter extracontractual dentro del desarrollo de un contrato (sentencia 1168/1998, de 12 de diciembre). La concesionaria está obligada a garantizar un resultado, por lo cual cobra un precio, sin que el hecho de que la Ley de Autopistas no le obligue a vallados, le exima de responsabilidad, antes al contrario, le obliga a dicho resultado garantizador de la seguridad, pudiendo emplear tanto medios de seguridad activa (vigilancia) como pasiva (vallados). Así pues, en las Sentencias de 28 de abril de 1997 y de 22 de octubre de 1997 se decía:

Debe tenerse en cuenta que el propio CC establece supuestos de responsabilidad objetiva, como los arts. 1908 o 1910, que no requieren que el daño se deba a falta de precauciones (STS 12-4-84), por lo que con más razón puede darse un matiz objetivo a la responsabilidad que deriva de la titularidad de la concesión, ya que si esta se considera como un beneficio, en cuanto faculta a un particular para explotar en su beneficio un servicio público, lleva aparejado otras cargas, como lo sería el deber de prestar con un cuidado extremado el servicio.

La doctrina jurisprudencial más reciente ha establecido matizaciones a la responsabilidad extracontractual culposa prevista en el artículo 1902, dándole un carácter marcadamente objetivo e invirtiendo la carga de la prueba, así pues, la STS 982/1999, de 19 de noviembre de 1999 afirma:

Esta Sala ha reiterado que si bien el artículo 1.902 descansa en un principio culparilista, no obstante la diligencia requerida exige que se adopten todas las prevenciones y cuidados que la prudencia imponga para prevenir el evento dañoso, con inversión de la carga de la prueba.

Y la STS 1012/1999, de 23 de noviembre establece que:

El artículo 1.902 y sus concordantes regulan la obligación que surge de un acto ilícito civil y opera en forma cuasi objetiva cuando se ha instaurado un riesgo, del que resulta posible [que] se generen daños, y de esta manera la doctrina de esta Sala ha venido a corregir el excesivo subjetivismo del precepto para adaptarlo a la realidad social presente, en la que el imperio de las técnicas y de la industrialización aminoran cada vez más la libertad de los seres humanos, al imponerles conductas de automatismo.

Y la STS 326/2000, de 4 de abril señala:

Ni incardinar los hechos en el caso fortuito, que para poder apreciarse requiere inexcusablemente que se trate de un hecho que no hubiere podido preverse o que previsto fuera inevitable, siendo inexcusable la imprevisibilidad del daño causado a terceros y no debe estimarse, ni alegarse caso fortuito cuando el acontecimiento tiene lugar dentro de la empresa que debe ser controlada por el empresario y no debe escapar a su previsión como tal.

Asimismo, y tomando en consideración la naturaleza contractual de la culpa, el Tribunal Supremo en sentencias de 10 de julio de 1985 y de 5 de mayo de 1998 expone:

La jurisprudencia de esta Sala ha creado diversos paliativos, cuales son acentuar el rigor con que debe ser aplicado el artículo 1.104 definidor de la culpa o negligencia, que no se elimina ni siquiera con el puntual cumplimiento de las precauciones y prevenciones legales y reglamentarias de las aconsejadas por la técnica si todas ellas se revelan insuficientes para la evitación del riesgo, erigiéndose como canon la exigencia de «agotar la diligencia», hasta en tanto ello no se haga, el suceso no se puede reputar imprevisible, insuperable o irresistible (STS de 10 de julio de 1985).

No se advierte una infracción –en los términos generales en los que lo plantea la parte recurrente en la parte inicial del fundamento de este motivo resumida en la letra a)– de los artículos 1.101 y 1.105 CC, pues la sentencia sienta la conclusión de que existió falta de diligencia por parte de la entidad concesionaria de la autopista y que concurrió un nexo de causalidad suficiente entre esta falta de diligencia, cifrada en la omisión de elementos de seguridad necesarios, y el accidente producido, ya que este podría haberse evitado en el caso de que las expresadas medidas de seguridad hubieran sido suficientes.

La parte recurrente imputa a la sentencia una interpretación extensiva de los deberes impuestos al concesionario por la Ley de Autopistas. Existe jurisprudencia reiterada declarando que la relación contractual entre el concesionario de una autopista y el usuario de la misma impone al primero una obligación de

diligencia extrema para garantizar las condiciones de seguridad adecuadas a las características de las vías de aquella naturaleza, concebidas para la circulación rápida de vehículos. Establecido el nexo de causalidad por la sentencia de apelación entre la omisión de sus obligaciones por parte de la concesionaria y el resultado producido, únicamente resta en casación la facultad de examinar si se ha verificado adecuadamente la imputación objetiva del daño a la entidad de la que se exige responsabilidad, pues la imputación objetiva, que integra una *quaestio iuris*, comporta un juicio que, más allá de la mera constatación física de la relación de causalidad, obliga a valorar con criterios extraídos del ordenamiento jurídico la posibilidad de imputar al agente el daño causado apreciando la proximidad con la conducta realizada, el ámbito de protección de la norma infringida, y la frecuencia o normalidad del riesgo creado frente a la existencia de los riesgos generales de la vida, entre otras circunstancias. Desde esta perspectiva, el juicio de imputación verificado por la sentencia de apelación se atiene correctamente a un criterio de diligencia rigurosa extraída de las obligaciones impuestas al concesionario por la Ley de Autopistas. Es cierto que se nos ofrecen como circunstancias relevantes el accidente previo producido y la propia conducta de la víctima que corrió desinteresadamente a socorrer a los accidentados; pero estos factores no son suficientes para eliminar la imputación objetiva del daño a la concesionaria. Las medidas de seguridad que se infringieron tienen como finalidad no solo evitar los accidentes, sino también limitar o paliar los efectos de aquellos que se produzcan, por lo que opera en contra de la parte recurrente el criterio de imputación objetiva que se infiere de la consideración del ámbito de protección de la norma que resultó incumplida. Por otra parte, también opera en su contra el criterio de la normalidad de los riesgos, pues no puede considerarse como un acontecimiento que libere de responsabilidad al concesionario el hecho de que un vehículo pueda desviarse de la calzada y penetrar en la mediana, a pesar de ser un espacio en principio ajeno al tráfico y a la circulación de personas, y de que otros conductores se presten a ofrecerle asistencia deambulando por dicho espacio en lógicas condiciones de dificultad y de falta de visibilidad durante la noche, pues debe recaer sobre el titular de la concesión, y no sobre quienes se ven inmersos en estas difíciles circunstancias, la responsabilidad de apurar la máxima diligencia en la instalación de las medidas de seguridad tendentes a evitar que las consecuencias de los accidentes puedan verse agravadas por peligros que no sean los inevitables inherentes a la circulación de vehículos (STS de 5 de mayo de 1998).

La STS 218/2009, de 15 de abril (NCJ050319), que indica que se trata de una autopista gestionada en régimen de concesión administrativa, a la que es de aplicación los preceptos de la Ley de Autopistas de 10 de mayo de 1972 –que contienen el régimen jurídico básico de la concesión mediante la que se gestiona su explotación–, parte de considerar que la relación jurídica entre usuario y concesionario, conforme a los artículos 14.1 y 24, se establece a partir de un contrato atípico, a través del cual, y mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa concesionaria viene obligada a garantizar a este una circula-

ción fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, pues se espera que el concesionario lo haya eliminado (STS 5 de mayo de 1998).

Como tal, la responsabilidad del concesionario en la producción del daño no deriva de una relación extracontractual, sino contractual, como consecuencia del vínculo jurídico que se establece con el usuario a partir del pago del peaje que corresponde por aplicación de las tarifas aprobadas y que facilita el tránsito por sus instalaciones, en condiciones de seguridad y rapidez para quien que circula amparado en la confianza de que no presentan más peligro que el que el mismo crea mediante una conducción descuidada, de tal forma que únicamente será posible poner a cargo de la concesionaria aquellos daños que se materialicen a partir del incumplimiento de las obligaciones que le son propias de conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización impidiendo que obstáculos previsible en situaciones relativamente frecuentes, como es la lluvia, la nieve o la niebla creen situaciones de peligro para la conducción, que puedan conectarse causalmente con los daños sufridos por los usuarios, eliminando los obstáculos o proporcionando la adecuada información a los usuarios sobre estos riesgos añadidos en el desarrollo de la circulación, que excedan de la previsión ordinaria de un conductor normalmente dotado.

La STS 365/2004, de 6 de mayo (NCJ035977) ratifica que, por lo expuesto,

no se puede obviar por completo, ya que se presenta, como causa relevante concurrente en la producción del accidente, la mancha de aceite no limpiada oportunamente, lo que determina y pone bien claro un actuar negligente del encargado y responsable de los servicios de mantenimiento don Luis Manuel, conforme al artículo 1.902 del Código Civil, así como de la empresa concesionaria, por lo dispuesto en el artículo 1.903, párrafo cuarto y a la responsabilidad extracontractual de esta cabe anudar, por yuxtaposición y aplicación de los artículos 1.101 y 1.104, la contractual derivada del contrato de peaje,

que alcanza a la entidad aseguradora, debiendo tenerse en cuenta al respecto la Ley de 10 de mayo de 1972 de Autopistas, que fue modificada parcialmente por las Leyes 25/1988, 66/1997 y 55/1999, autorizando la doctrina jurisprudencial reiterada la concurrencia de ambas responsabilidades cuando las acciones correspondientes se ejerzan alternativa o subsidiariamente (Sentencias de 6 de octubre de 1992, 17 de junio de 1994, 11 de marzo de 1996 y 8 de julio de 1996).

Ante todo ello, hay que entender que nos hallamos ante un supuesto de imputación objetiva de responsabilidad por parte de la concesionaria, al haber una clara relación de causalidad entre la presencia del obstáculo y el accidente.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas

- Código Civil, arts. 1.101, 1.104, 1.105, 1.902 y 1.903.
- SSTS de 6 de mayo de 2004, 27 de enero de 2006, 30 de julio de 2008 y 15 de abril de 2009.