

La responsabilidad civil en la conducción de vehículos autónomos o semiautónomos y su aseguramiento

Tort liability derived from damages caused by the driving of autonomous and semi-autonomous vehicles and its insurance

por

PEDRO JOSÉ LÓPEZ MAS

Profesor Ayudante Doctor

Universidad de Alicante

RESUMEN: El notable desarrollo que ha experimentado la inteligencia artificial (IA) en los últimos años y su incorporación a los vehículos automóviles está generando, a día de hoy, verdaderos retos jurídicos, pero también morales, para el conjunto de nuestra sociedad. Así, factores como la potencialidad dañina de estos vehículos, la falta de seguridad que transmiten por el estado incipiente de la técnica y la ausencia de una regulación garantista en torno a la homologación de los sistemas de IA, obligan a detenernos y analizar si la normativa vigente es capaz de resolver estas nuevas situaciones que pudieran plantearse en las que se introduce un elemento hasta ahora desconocido, cual es el de la circulación de vehículos en los que el conductor deja de ser tal para convertirse en un mero ocupante, al erigirse el propio vehículo, por medio de la IA, en el promotor de la «conducción». Pues bien, este estudio se hace más relevante si cabe en aquellos supuestos en los que, con motivo de la circulación, se causan daños de carácter extracontractual, resultando imprescindible fijar las bases a partir de las cuales se habrá de responder y el régimen jurídico al que se vería sometido el aseguramiento de la responsabilidad civil. En este punto, jugarán un importante papel

las recientes propuestas legislativas emanadas de las instituciones europeas y, en particular, la Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre un régimen de responsabilidad civil en materia de inteligencia artificial.

ABSTRACT: The significant development that artificial intelligence (AI) has undergone in recent years and its incorporation into motor vehicles is currently generating real legal, but also moral, challenges for our society. Thus, factors such as the potentially harmful nature of these vehicles, the lack of safety they transmit due to the current state of the art and the absence of a guaranteeing regulation on the homologation of AI systems, make it necessary to analyze whether the current regulations are capable of resolving new situations that may arise. Indeed, the driver of a vehicle can become a mere occupant, as the vehicle will drive itself thanks to the AI. In addition, this study is even more relevant in those cases in which damage is caused as a consequence of the circulation of a vehicle equipped with AI, since it is vital to establish the way in which the victim is to be compensated, as well as the legal regime of the insurance of the civil liability derived from the accident. In this regard, we will have to examine the recent legislative proposals coming from the European institutions and, in particular, the of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a civil liability regime for artificial intelligence.

PALABRAS CLAVE: Vehículos autónomos. Inteligencia artificial. Propuesta de Reglamento europeo sobre inteligencia artificial. Responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos. Seguro obligatorio de vehículos automóviles.

KEY WORDS: Autonomous vehicles. Artificial intelligence. European Parliament Resolution with recommendations to the Commission on a civil liability regime for artificial intelligence. Civil liability derived from the circulation of vehicles. Compulsory motor vehicle insurance.

SUMARIO: I. CONSIDERACIONES ACERCA DE LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA O SEMIAUTOMATIZADA. 1. CONCEPTUALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL. 2. RETOS JURÍDICOS DE LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA.—II. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SU ASEGURAMIENTO. ¿HACIA UN NUEVO MODELO O UNA ADAPTACIÓN DEL AHORA VIGENTE? 1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN. 2. EL CONCEPTO DE «VEHÍCULO A MOTOR». 3. EL CONCEPTO DE «HECHO DE LA CIRCULACIÓN». 4. EL CONCEPTO DE «CONDUCTOR».—III. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS O SEMIAUTOMATIZADOS Y

SU ASEGURAMIENTO. 1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 20 DE OCTUBRE DE 2020, Y SU APLICACIÓN A LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA. A. *Ámbito de aplicación*. B. *Régimen de responsabilidad para sistemas de inteligencia artificial de alto riesgo*. 2. EL ASEGURAMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL, Y SU APLICACIÓN A LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA. A. *Caracteres, ventajas y normativa aplicable al seguro*. B. *Delimitación del riesgo cubierto y daños excluidos*. C. *La acción directa y la acción de repetición*.—IV. CONCLUSIONES.—V. BIBLIOGRAFÍA.

I. CONSIDERACIONES ACERCA DE LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA O SEMIAUTOMATIZADA

1. CONCEPTUALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

No podemos abordar con rigor la responsabilidad civil derivada del manejo de vehículos autónomos —o, según los casos, dotados de cierta autonomía—, y su aseguramiento, sin antes, por un lado, definir el objeto sobre el que girará el presente trabajo y, por el otro, poner el acento en aquellos aspectos que suponen ya, a día de hoy, verdaderos retos para la sociedad desde el punto de vista jurídico.

Si partimos de lo que debemos entender por «conducción automatizada»¹, comúnmente conocida en medios de divulgación como autónoma, esta no será sino una actividad en la que, en lugar de una persona (el llamado «operador»), es un sistema de inteligencia artificial (IA, en lo que sigue) el que proporciona las instrucciones al vehículo a motor, a fin de promover su conducción de un punto concreto a otro. Es por ello que, en función del grado de automatización de la conducción, la presencia del operador será más o menos necesaria o relevante².

A nivel nacional, la Instrucción 15/V-113, de carácter reglamentario, sobre el procedimiento de concesión de autorizaciones para realizar pruebas o ensayos de investigación con vehículos de conducción automatizada, define, a los solos efectos de esta Instrucción, cuándo nos encontramos ante un «vehículo autónomo», estableciendo que será coincidente con «todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal». Asimismo, la citada Instrucción diferencia entre «modo autónomo», describiéndolo como aquella «modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su

tecnología autónoma está activada), y «modo convencional», como «modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor».

Por su parte, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, (Reglamento 2019/2144, en adelante), en su art. 3, consciente del avance de la técnica en esta materia, aprovecha la ocasión para proporcionar una definición de «vehículo automatizado», en contraposición a «vehículo totalmente automatizado»³. La norma comunitaria conceptualiza el primero como aquel «vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma durante determinados períodos de tiempo sin supervisión continuada por parte del conductor pero respecto del cual se sigue esperando o necesitando la intervención del conductor». En cambio, el vehículo totalmente automatizado, según el Reglamento, será aquel «vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma sin supervisión por parte del conductor».

Esta distinción no es baladí, por cuanto la delimitación entre una conducción completamente automatizada y otra en la que tan solo exista una asistencia por parte de uno o varios sistemas de IA tendrá relevancia en el plano jurídico, al tiempo de imputar la responsabilidad derivada de un evento dañoso producido⁴.

Así, pese a lo novedoso de la cuestión a nivel legislativo, tal y como se verá más adelante, los vehículos sin conductor humano —y más aún aquellos que tienen incorporadas tecnologías de *Advanced Driver Assistance System* (ADAS, en lo que sigue)⁵— cuentan con cierta presencia desde hace ya algún tiempo. Estos, en atención a su nivel de autonomía, han sido clasificados conforme a distintos modelos que regulan el grado de automatización. Sin embargo, parece que el que mayor acogida e implantación ha tenido es el estándar J3016 (EJ3016, en adelante)⁶, publicado por la *Society of Automotive Engineers* (SAE, en lo sucesivo) en el año 2014 y actualizado en el 2018⁷.

El EJ3016 construye una clasificación basada en seis categorías o niveles de automatización de la conducción, tomando como referencia para determinar el grado de autonomía la atención e intervención que se requiera por parte del conductor, las cuales vendrán determinadas, a su vez, por el movimiento del vehículo, la monitorización del entorno, la capacidad del sistema para afrontar el manejo, así como la conducción del respaldo⁸.

Siguiendo el citado estándar, los niveles de automatización pueden describirse del siguiente modo:

- *Nivel 0. Sin automatización:* En este nivel es el conductor quien ejecuta todas las tareas relativas a la conducción y, además, de manera manual. A pesar de lo antedicho, ello no obsta para que el coche en cuestión disponga de algún sistema de alerta concreto. Nos encontramos, pues, ante vehículos convencionales.
- *Nivel 1. Asistencia al conductor:* El grado de automatización en este nivel viene reflejado por la incorporación de ADAS, que facilitan al conductor algunas de las tareas, como puede ser el mantenimiento en carril mediante determinados sensores integrados en el vehículo, así como el control de velocidad.
- *Nivel 2. Automatización parcial:* Si bien el sistema, en este caso, admite mayores ayudas o funcionalidades a la conducción que, de forma puntual, permiten al conductor liberar los pedales o el volante, el vehículo como tal no tiene capacidad suficiente para tomar por sí solo decisiones.
- *Nivel 3. Automatización condicionada:* En este grado, el vehículo puede asumir funciones de monitorización del entorno y toma de decisiones en lo que respecta a la conducción, aunque, eso sí, en medios controlados. Aquí, el conductor humano deberá estar preparado para intervenir de ser necesario, pero sin que este sea coincidente con la figura tradicional de conductor tal y como la venimos conociendo, en el bien entendido de que haya de tener una atención completa del manejo.
- *Nivel 4. Alta automatización:* El vehículo realiza todo lo necesario para promover la conducción sin requerir la atención del conductor humano, de modo que, de apreciarse riesgo, el sistema, por sí solo, podrá detener o desplazar el coche a un lugar seguro. Sea como fuere, en este nivel, el conductor seguirá siendo necesario cuando dicho sistema no disponga de toda la información como para continuar de manera autónoma —por carecer de datos del vial ante una modificación de su curso por la ejecución de ciertas obras de remodelación, por ejemplo—.
- *Nivel 5. Automatización completa:* El sistema desarrolla cualquier tarea de conducción con independencia de las circunstancias de la vía, convirtiéndose el conductor en un mero pasajero, que tan solo ostentará la función de poner en marcha el vehículo y seleccionar el lugar de destino o la ruta.

Considerando los distintos niveles planteados, parece evidente que la conducción plenamente autónoma se identificará con los dos últimos grados expuestos. Y es que es en ellos donde podemos prescindir del factor humano. Ello, sin lugar a duda, obligará a repensar el sistema de responsabilidad —y su aseguramiento— al desaparecer irremediamente el concepto de conducción e incidir

en el criterio de imputación que tomamos como válido hoy en día en la circulación de vehículos a motor⁹.

2. RETOS JURÍDICOS DE LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA

La entrada del vehículo automatizado en el mercado permite vislumbrar, a poco que reflexionemos, numerosos beneficios para la sociedad en su conjunto, destacando la reducción de la siniestralidad en las carreteras, que no su eliminación¹⁰; el ahorro en tiempo y coste económico, aumentando, pues, la productividad de las personas y configurando este medio de transporte como uno más limpio y eficiente¹¹; o la desaparición de barreras, en ocasiones infranqueables, a que se tienen que enfrentar determinados colectivos sociales, a los que se les impide por motivos varios la obtención de la correspondiente licencia administrativa para conducir¹². Pero también se plantean retos que no debemos desconocer. Por poner algún ejemplo cercano, la conectividad de los vehículos supondrá un incremento del riesgo de sufrir ataques informáticos o cibernéticos que pretendan el acceso a los datos que estos alberguen, o tengan por fin modificar el *software* en aquellos instalado. De igual modo, surgen debates morales en torno a la decisión que ha de tomar el vehículo de hallarse en un escenario en el que necesariamente haya de producir un daño personal a un tercero y, en él, tengamos a dos posibles víctimas¹³. Y, por supuesto, la complejidad de adaptación de los distintos sistemas legales no solo en el ámbito administrativo en cuanto a la regulación de las obligaciones de los conductores o las prohibiciones en la actualidad vigentes¹⁴, sino también en lo que se refiere al régimen de responsabilidad por daños causados por estos sistemas y su aseguramiento.

Con todo, en estos momentos, según expondremos, parece que lo que más preocupa a las instancias europeas desde el prisma legislativo es la potencialidad dañina de estos vehículos y la falta de seguridad que transmiten al conjunto de la sociedad, a causa del estado incipiente en que, por ahora, se halla la técnica.

Este efecto indeseado no es infundado, habida cuenta del relevante número de accidentes mortales provocado por fallos del sistema de automatización del vehículo y, las más veces, por errores humanos ante una evidente falta de diligencia al tiempo de supervisar y verificar su funcionamiento. Veamos algunos de los ejemplos más sonados al respecto¹⁵.

En el año 2016, se produjo un accidente mortal como consecuencia de la conducción de un Tesla Model S, de nivel 2 SAE, en Florida (Estados Unidos) con el modo semiautomático activado (*Autopilot*). Tras la oportuna investigación, se concluyó que el conductor había desoído las indicaciones del sistema que le advertían de la necesidad de tomar el control manual del automóvil, debi-

do al fallo que había sufrido por un deslumbramiento atribuible al chófer de un camión que no había respetado las normas de incorporación a la vía¹⁶.

En el año 2018, la compañía UBER desarrolló un vehículo nivel 4 SAE, en concreto, un Volvo XC90, provisto de ADAS, aunque modificado para que estos se desactivaran cuando entrara en modo automatizado. El automóvil funcionaba en carreteras abiertas al tráfico, pero siempre con un conductor de respaldo en su interior y en recorridos preestablecidos, de los cuales el sistema disponía de plena información. Pues bien, en marzo de ese año, uno de los vehículos modificados atropelló mortalmente en Arizona a un peatón que portaba una bicicleta consigo cuando, en plena oscuridad, sin elemento reflectante alguno y encontrándose en una zona no habilitada para el paso, atravesó la calle por la que aquel circulaba. En este caso, los informes de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB) determinaron que el sistema no había evidenciado fallo alguno, siendo imputable el accidente, en realidad, a los elementos por nosotros descritos y que dependían del propio peatón. Así y todo, es importante destacar que la alteración de los componentes del Volvo XC90 respondía a la puesta en marcha del negocio de Vehículo de Transporte con Conductor (VTC), que finalmente se frustró, a resultas del impacto mediático que adquirió la noticia en los medios de comunicación.

Apenas días más tarde de este suceso, se registró un nuevo siniestro en el que se vio implicado un Tesla Model X, nivel 2 SAE, que impactó violentamente contra una barrera central de una intersección ubicada en California, con resultado de muerte para el conductor, que circulaba con el *Autopilot* encendido y sin supervisar la marcha.

Por último, en el año 2021, en California, fue también notorio el accidente mortal de un conductor de un Tesla Model 3, que colisionó contra un camión que había volcado en la autopista. Al parecer, la víctima había publicado días antes del fatal choque un vídeo en una conocida red social en el que se le veía en el asiento del conductor sin las manos en el volante, ni los pies en los pedales, mientras el vehículo avanzaba por la autopista. Las autoridades barajaron la distracción como causa probable del suceso.

Por todo ello, a nuestro juicio, debe abogarse por una evolución responsable de la tecnología, en aras de promover el progreso de la sociedad, reducir las altas tasas de siniestralidad vial y, al mismo tiempo, contribuir al desarrollo de un mundo mucho más verde y limpio, aunque ello siempre habrá de ir acompañado de una regulación garantista, en torno a la homologación de los distintos sistemas que se incorporen a los vehículos y, como no podía ser de otro modo, en cuanto a la eventual responsabilidad que pudiera surgir como consecuencia de la producción de un accidente mediando cierto grado de automatización.

II. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SU ASEGURAMIENTO. ¿HACIA UN NUEVO MODELO O UNA ADAPTACIÓN DEL AHORA VIGENTE?

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN

En España, la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor se encuentra regulada en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, (TRLRCSCVM, en adelante), que sufrió una reforma de calado en el año 2015 por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre. Esta última norma introdujo un pionero sistema tabular que tenía por fin valorar los daños sufridos por las personas en accidentes de circulación de la forma más cercana al respeto del principio de la *restitutio in integrum*, tan denostado en la práctica del Derecho de Daños¹⁷.

El Texto Refundido hace responsable al conductor, en virtud del riesgo creado por la conducción de un vehículo a motor, de los daños causados a las personas o a los bienes con motivo de la circulación *ex art. 1*. Ya de entrada, la norma liga indisolublemente al conductor con el vehículo a motor manejado, de modo que el primero habrá de asumir la reparación de los daños y perjuicios que se irroguen a terceros, a resultas de su conducción, por el riesgo que la misma entraña¹⁸.

Sin embargo, a continuación, el precepto aclara dos aspectos verdaderamente significativos en relación con el criterio de imputación y la eventual exoneración de responsabilidad del conductor. En efecto, por un lado, de provocarse el daño a bienes personales, según la norma, solo se exonerará de responsabilidad al conductor cuando esta naciera, en exclusiva, por la intervención culposa de la víctima o perjudicado, o cuando tuviera origen por fuerza mayor «extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo», no considerándose tal «los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos». Por el otro lado, en caso de daños a bienes patrimoniales, el conductor, cómo no, también responderá, si bien a través del sistema de responsabilidad civil clásico, a saber, conforme a lo dispuesto en el art. 1902 y ss. del Código civil, (CC, en lo que sigue) para la responsabilidad civil extracontractual pura, y en el art. 109 y ss. del Código Penal, (CP, en lo sucesivo) para la responsabilidad civil *ex delicto*.

Del análisis del contenido del citado artículo se desprende la asunción por el legislador de un diferente criterio de imputación, en función de si el daño se causa a una persona o, por el contrario, a un bien material. En el primer supuesto, en virtud del riesgo creado por la conducción y por la especial protección que

merece el derecho a la vida y a la integridad física, el conductor responderá objetivamente, con independencia de la existencia de culpa, negligencia o dolo que le pudiera ser imputable¹⁹. En el segundo, tan solo lo hará de apreciarse el reseñado elemento subjetivo que, con carácter general, como se sabe, es preceptivo en el marco de la responsabilidad civil extracontractual por mor de lo establecido en el art. 1902 CC²⁰.

Junto con la anterior regulación, en materia de seguro de responsabilidad civil, hemos de referirnos al Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, (RSOA, desde ahora). Y es que, precisamente por la finalidad tuitiva de las normas en materia de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, se impone al propietario, como obligación, la suscripción de un seguro que cubra los daños, tanto a personas como a bienes, con motivo de dicha circulación.

Tales normas traen causa de la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Directiva 2009/103/CE, a partir de este momento). En este sentido, la Directiva no incide sobre los criterios de imputación a los que alude expresamente el TRLRCSVM, ni sobre la regulación pormenorizada del seguro de responsabilidad civil, cosa que sí que hace el RSOA, sino que, muy al contrario, contiene, como suele ser habitual, preceptos de mínimos²¹. Ello ha dado lugar a tantas normas como Estados miembros coexisten en el seno de la Unión Europea, de ahí que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE, en adelante) haya tenido que pronunciarse, a través de diferentes cuestiones prejudiciales planteadas por estos últimos, acerca de dudas interpretativas que han ido surgiendo con ocasión de la resolución judicial de casos concretos²².

Mención aparte merece la promulgada Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE, (Directiva 2021/2118, en lo sucesivo), la cual debió haber sido incorporada a nuestro ordenamiento, a más tardar, el 23 de diciembre del 2023. La misma parte de la premisa de que se han logrado los objetivos pretendidos por la norma del año 2009, lo que aconseja retocar tan solo ciertos aspectos de ella, que explica en sus Considerandos. Así, se identifican cuatro ámbitos a modificar. En concreto, la indemnización de los perjudicados en caso de insolvencia de la entidad aseguradora; los importes mínimos obligatorios de cobertura; los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros; y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora. Además, la Directiva

determina la conveniencia de modificar los vehículos expedidos; los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo; las herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles; los organismos de información; y la información a los perjudicados. Finalmente, señala la norma, debe mejorarse la claridad de la Directiva 2009/103/CE, sustituyendo el término «víctima», que hasta entonces utilizaba como sinónimo de «perjudicado», por el término «perjudicado».

Por otra parte, la Directiva 2021/2118 sigue prestando atención, pese a lo ya debatido, al concepto de «vehículo» y al de «circulación de vehículos», a raíz de algunas resoluciones del TJUE, en las que se aclara que los vehículos automóviles están destinados normalmente a servir como medio de transporte, con independencia de las características del vehículo, y que la circulación comprende toda utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual de medio de transporte, con independencia del terreno en el que se utilice y de si está parado o en movimiento. Por lo tanto, no se aplicaría la Directiva si la función habitual del vehículo no es la de medio de transporte.

Finalmente, en lo que nos interesa, la Directiva del año 2021 insta a la Comisión Europea a supervisar y revisar la Directiva 2009/103/CE, a la luz de la evolución tecnológica, teniendo presente asimismo el mayor uso de vehículos autónomos y semiautónomos.

En resumen, de lo antedicho cabe extraer que el juego de la responsabilidad civil automovilística y su aseguramiento se asienta sobre varios elementos, en los que hemos de detenernos, siquiera brevemente, a los efectos de concluir si el vigente régimen legal se adecúa o no a las particularidades que presentan los vehículos automatizados o sí, por el contrario, se aconseja optar por uno nuevo y diferente. Estos elementos son el concepto de «vehículo a motor», el de «hecho de la circulación» y, por último, el de «conductor».

2. EL CONCEPTO DE «VEHÍCULO A MOTOR»

Para definir «vehículo a motor» hemos de acudir, en primera instancia, al concepto que contempla la Directiva 2009/103/CE. Esta norma, en contraposición al RSOA, acoge una expresión mucho más amplia que la de nuestra vigente legislación al contemplar, simplemente, el término «vehículo», y no el de «vehículo a motor». Con todo, el art. 1 de la Directiva, por su dicción, asimila uno y otro término al delimitar el primero como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados».

No obstante lo señalado por la subrayada Directiva del año 2009, la 2021/2118 modifica este último extremo e incorpora algunos matices a tener en cuenta, por cuanto la definición de vehículo, a raíz de las nuevas formas de circulación, debe restringirse, basándose, según el legislador comunitario, en las características generales de dichos vehículos²³. A este respecto, la norma entiende como «vehículo»: «a) todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con: i) una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o ii) un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h; b) todo remolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado».

Además, sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b), excluye las sillas de ruedas que se destinen, en exclusiva, a ser utilizadas por personas con discapacidad física.

Por otro lado, el art. 3 insta a los Estados miembros a que adopten cuantas medidas resulten oportunas para que la responsabilidad civil surgida de la circulación de vehículos, que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, determinado por su matrícula o signo distintivo que los identifique, quede cubierta mediante un seguro. Ahora bien, la Directiva añade que no cabe exigir una cobertura de un SOA cuando el vehículo en cuestión haya sido dado de baja permanente o temporalmente, esté en fase de restauración o no se haya utilizado durante un largo período de tiempo por cualquier otro motivo, en virtud del apartado tercero del art. 5 Directiva 2009/103/CE, añadido por la 2021/2118.

En su posición de intérprete de la legislación comunitaria, el TJUE ha venido concretando los aspectos más significativos de lo que ha de comprenderse dentro de «vehículo» según la Directiva de referencia, y ha concluido de manera reiterada en su jurisprudencia que tendrá tal consideración el que sirva como medio de transporte, al margen del uso que se le esté dando por el particular, siempre que tenga su estacionamiento en un Estado miembro y no haya sido excluido expresamente de aseguramiento por razón de matriculación especial²⁴.

Centrándonos ahora en la normativa española, el concepto de «vehículo a motor» debe pasar irremediamente por el estudio del art. 1 RSOA, por cuanto el Reglamento, a los fines de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, considera que coincidirá con todo vehículo idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Y añade que, como excepción, quedan fuera de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas

remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de setecientos cincuenta kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico²⁵, en la línea de lo ya legislado por la Unión Europea.

En consecuencia y en atención a lo prevenido por el citado precepto, será «vehículo a motor» el que cumpla los siguientes presupuestos. En primer lugar, que sea apto para circular por la superficie terrestre; en segundo lugar, que esté propulsado por motor; y, en tercer lugar, que su puesta en circulación requiera de autorización administrativa, en virtud de lo reconocido por art. 59 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Ley Tráfico, en lo sucesivo), —desarrollado por el art. 25 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, (RGV, en lo que sigue)—²⁶.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe subrayar que, a pesar de que tan solo contamos con una única definición de «vehículo autónomo» en el marco de la legislación española, ubicada en la Instrucción 15/V-113, y que ya hemos tenido ocasión de explicitar anteriormente²⁷, lo cierto es que no podemos acudir a ella por varios motivos. El primero, por su carácter reglamentario, en tanto que interpretadora de normas *stricto sensu*²⁸. El segundo, por su objeto, cual es, en exclusiva, la regulación de la concesión de autorizaciones especiales para la realización de pruebas y ensayos de investigación con vehículos automatizados y autónomos en vías abiertas al tráfico en territorio nacional²⁹. Y, el tercero, porque a este tipo de vehículos, *a priori*, no les es de aplicación la normativa sobre tráfico y circulación vial, toda vez que la Instrucción podría condicionar la circulación en pruebas a que el automóvil en cuestión tuviera suscrito un seguro distinto al de responsabilidad civil automovilística *ordinario*³⁰. A mayor abundamiento, llama la atención que la propia Directiva 2021/2118 excluya del ámbito de aplicación de su articulado «la utilización de vehículos en eventos y actividades automovilísticas, incluidas carreras y competiciones, así como entrenamientos, pruebas y demostraciones, en particular de velocidad, fiabilidad o habilidad, que estén autorizados en virtud de su Derecho nacional». Y ello guarda cierta lógica, por cuanto el riesgo de sufrir un accidente se eleva exponencialmente por razón de la peligrosidad intrínseca que lleva consigo este tipo de actividades³¹. Ergo, siguiendo este razonamiento, dado el elevado riesgo de siniestro que se plantea al tiempo de realizar testeos de vehículos de estas características, motivado por el estado actual de la técnica, y la imposibilidad de regular esta materia por las Directivas de los años 2009 y 2021, análoga conclusión debe alcanzarse en cuanto a la necesidad de rehusar el concepto de vehículo autónomo que emplea la Instrucción 15/V-113.

En base a todo ello, a nuestro juicio, nada obsta para que el vehículo automatizado o semiautomatizado se incluya dentro de la definición legal de vehículo a motor, llamémosle convencional, que emplea el RSOA —e incluso el APL—, aunque, eso sí, siempre que estuviera dotado, como no podía ser de otro modo, de motor y se hubiera homologado el vehículo en su conjunto o el sistema que permite la automatización, o bien se hubiera obtenido una homologación especial y provisional para componentes técnicos que no resultaran compatibles con la vigente legislación, conforme a lo indicado líneas atrás³².

3. EL CONCEPTO DE «HECHO DE LA CIRCULACIÓN»

Hasta el año 2021, a escala comunitaria, no disponíamos de una definición legal de lo que debía entenderse por «hecho de la circulación». Ello cambia diametralmente con la promulgación de la Directiva 2021/2118, que modifica la Directiva 2009/103/CE en este punto, e introduce en su art. 1 un nuevo apartado, rubricado como 1 bis, en el que se describe lo que la norma conceptualiza como «circulación de un vehículo». Así, establece que «toda utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento», será «circulación de un vehículo» a efectos de la Directiva.

Por su parte, el art. 2 RSOA reza que serán «hechos de la circulación» por lo que respecta a la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de su cobertura por el SOA, «[...] los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común».

Este último precepto concreta, pues, que el hecho de la circulación está intrínsecamente ligado a la acción de conducir un vehículo a motor³³. Sin embargo, como hemos puesto de manifiesto, el vehículo automatizado o semiautomatizado, en sus niveles más avanzados, por sí mismo, prescinde de tal acción, toda vez que es el propio *software* incorporado al equipo el que hace las veces de conductor.

A esta circunstancia se le une la exégesis *lato sensu* que viene haciendo el TJUE de la meritada expresión, cosa que redunda aún más si cabe en que a la hora de interpretar el sentido de esta locución se ponga el acento no tanto en la acción de conducir, como en la de circular³⁴.

Efectivamente, *ad exemplum*, el Alto Tribunal europeo ha dado cabida dentro del concepto de «circulación de un vehículo» a daños ocasionados por un vehículo con el motor parado por entender que los mismos forman parte del riesgo circulatorio³⁵; y lo mismo ocurre con los daños producidos a un vehículo por el pasajero de otro adyacente al abrir su puerta, estando ambos automóviles estacionados³⁶.

En consecuencia, parece que el TJUE y el TS³⁷ han adoptado, en los últimos años, una interpretación extensiva y generosa de la «circulación de un vehículo» o del «hecho de la circulación», respectivamente. Ello supone, en la práctica y desde nuestro prisma, que la normativa sobre responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y su aseguramiento sea compatible, hoy día, con las nuevas formas de conducción, con independencia del carácter convencional o automatizado de dichos vehículos. A saber, los daños provocados por un vehículo que se utilice como medio de transporte con ocasión de la circulación en sentido estricto, o los acaecidos estando el mismo parado cuando medie la preceptiva relación causal entre el evento dañoso y su uso, han de gozar del carácter automovilístico, tanto en lo que se refiere a su reparación, como en lo que afecta a su cobertura por el seguro obligatorio de responsabilidad civil suscrito. Esto será así siempre que, por descontado, el vehículo esté provisto de motor y cuente con la correspondiente autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como ya se declaraba *supra*.

4. EL CONCEPTO DE «CONDUCTOR»

La Ley Tráfico, en su Anexo I, al cual remite expresamente el art. 3 de su articulado, comienza por conceptualizar el elemento subjetivo de la conducción, a saber, la figura del «conductor», disponiendo que será toda «Persona que [...] maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales»³⁸.

De su análisis se extrae que el conductor *clásico* es aquel que tiene el control mecánico del vehículo y quien guarda la llave para promover su conducción. Ahora bien, el encontrarse al mando de este último no solo admite una interpretación en un sentido físico, sino que también se refiere al propio control o supervisión de su manejo. Ejemplo de ello da que la segunda parte de la definición apunte al hecho de que en los vehículos de aprendizaje asumirá el papel de conductor el que esté a cargo de los mandos adicionales.

Es en este punto donde entran en juego los ADAS incorporados a ciertos vehículos con distintos niveles de automatización (entre 1 y 3 SAE) y su relación con la obligación del conductor de supervisar la marcha, habida cuenta de que con estas nuevas tecnologías que ayudan a la conducción, algunas de las tareas que, desde antaño, descansaban en quien se ponía a los mandos del volante, ahora permiten desplazarlo a un segundo plano en según qué situación o circunstancia. Es decir, que los ADAS facultan al conductor a desatender algunas de las tareas que, de ordinario, estaba obligado a ejecutar, a fin de poder circular con su automóvil. Sin embargo, que la decisión mecánica se atribuya al sistema instalado en el vehículo no es sinónimo de que el sujeto que en él viaja se desentienda completamente de la conducción, sino que, muy al contrario, el papel que asumirá será distinto: ahora, el de supervisor y, por ello, junto con la puesta en circulación de un elemento potencialmente peligroso, responderá, como se dirá *infra*, en caso de derivarse daños y perjuicios para terceros.

Y una respuesta similar adelantamos que recibirá, en términos de imputación de la responsabilidad, el «conductor» (*rectius*, ocupante) de un automóvil con un nivel de autonomía —casi— plena, en torno a 4 o 5 SAE, pese a carecer de control efectivo sobre el mismo, en tanto que responsable de su puesta en circulación.

III. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS O SEMIAUTOMATIZADOS Y SU ASEGURAMIENTO

Hemos dejado sentado que la conducción automatizada, en este momento, ya empieza a plantear problemas y retos jurídicos que resulta necesario abordar a la mayor brevedad desde el plano legislativo. En este sentido, hemos de tomar en consideración dos aspectos de vital importancia. De un lado, que las normas actualmente vigentes en materia de responsabilidad no fueron diseñadas para dar solución a la amalgama de posibilidades que pueden surgir con ocasión de la circulación de vehículos autónomos³⁹. De otro lado, que el uso de la IA, *per se*, conlleva una latente potencialidad dañina⁴⁰, lo que supone que deba ser regulado de tal forma que se minimicen los riesgos de causar daños a terceros y, de producirse, resulte sencillo identificar a los agentes intervinientes⁴¹, en aras de imputarles responsabilidad, en aplicación del aforismo latino *non laedere alterum*, que vertebra todo el Derecho de Daños.

A este respecto, surgen tres posibles soluciones en cuanto a la reglamentación de la responsabilidad derivada de la utilización de vehículos autónomos⁴². En primer lugar, mantener el régimen actual sin efectuar reformas de calado. En

segundo lugar, modificar la Directiva 85/374/CEE, sobre responsabilidad por daños causados por productos defectuosos o, en su caso, la Directiva 2009/103/CE, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de aplicación a la circulación de vehículos. O, finalmente, introducir una nueva regulación que establezca un marco normativo de seguro, sin determinación de culpabilidad —o *no-fault insurance*—, para el caso de que se originen daños causados por vehículos autónomos.

Por esta última alternativa han apostado algunos autores⁴³, prestándole mayor apoyo que la atención que le ha merecido al legislador comunitario hasta la fecha. Ello, quizás, obedece a la inminente aprobación del Reglamento sobre el régimen de responsabilidad civil en materia de IA, que concede un amplio margen de maniobra a los Estados miembros, a fin de adoptar un modelo de seguro que cubra los importes indemnizatorios, sin perjuicio de que ello se haga bien tomando como referencia la normativa europea, bien de acuerdo con el ordenamiento vigente en el Estado en cuestión⁴⁴. No obstante, desde nuestro punto de vista, esta no parece ser la fórmula idónea a emplear en nuestro sistema jurídico⁴⁵, tal vez sí en otro por la especialidad que presente con respecto al nuestro⁴⁶, máxime si ya contamos con respuestas en nuestro ordenamiento jurídico a nuevas preguntas que se nos plantean, como venimos advirtiendo a lo largo de este trabajo.

Sea como fuere, por razones metodológicas, abordaremos de inmediato, por su importancia y a riesgo de prescindir de documentos de indudable interés para este sector⁴⁷, lo recogido por la Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre un régimen de responsabilidad civil en materia de inteligencia artificial, (RIAR, en lo sucesivo)⁴⁸.

1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 20 DE OCTUBRE DE 2020, Y SU APLICACIÓN A LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA

A. *Ámbito de aplicación*

El 20 de octubre del año 2020 se publicó la RIAR, que persigue, junto con otras iniciativas europeas, concretar una Propuesta de Reglamento (llamada por las instancias europeas «Artificial Intelligence Act» o «Ley de IA», expresión esta que utilizaremos desde ahora para referirnos a la citada Propuesta de Reglamento) que establezca las normas que regulen el régimen jurídico al que se

verá sometida, en general, la responsabilidad civil exigida por personas, físicas o jurídicas, a los operadores de sistemas de IA, y ello conforme a su art. 1.

Así, se prevé que su ámbito de aplicación se extienda a todo el territorio de la Unión cuando una «actividad física o virtual, un dispositivo o un proceso gobernado por un sistema de IA haya causado daños o perjuicios a la vida, la salud, la integridad física de una persona física y los bienes de una persona física o jurídica, o bien haya causado daños morales considerables que den lugar a una pérdida económica comprobable», (art. 2).

Con todo, el nacimiento de la Ley de IA no será obstáculo, a nuestro entender, para que se desarrolle normativa especial en cada Estado miembro que adapte a cada sector, en nuestro supuesto, el de la circulación de vehículos automatizados, el contenido de la primera⁴⁹.

Al margen de lo anterior, la Ley de IA, tras delimitar su objeto y su ámbito de aplicación, recoge una serie de definiciones de utilidad a sus fines. Por ahora, tan solo nos pronunciaremos sobre el concepto de «operador», a fin de comprender el desarrollo sustantivo de la norma, ya que es a él a quien se le imputará la responsabilidad que veremos con detalle en el subepígrafe siguiente. Efectivamente, el art. 3 de la citada Ley alude al «operador final», como «toda persona física o jurídica que ejerce un grado de control sobre un riesgo asociado a la operación y el funcionamiento del sistema de IA y se beneficia de su funcionamiento»; y, a continuación, al «operador inicial», coincidente con «toda persona física o jurídica que define, de forma continuada, las características de la tecnología y proporciona datos y un servicio de apoyo final de base esencial y, por tanto, ejerce también grado de control sobre un riesgo asociado a la operación y el funcionamiento del sistema de IA».

*B. Régimen de responsabilidad para sistemas de inteligencia artificial de alto riesgo*⁵⁰

La Propuesta de Ley de IA configura y asume la compatibilidad de dos regímenes de responsabilidad bien diferenciados, en función del grado de riesgo que represente el sistema de IA. El más gravoso se destina, como no podía ser de otro modo, a los sistemas de alto riesgo, al declarar su art. 4 que «El operador de un sistema de IA de alto riesgo será objetivamente responsable de cualquier daño o perjuicio causado por una actividad física o virtual, un dispositivo o un proceso gobernado por dicho sistema de IA». A saber, prescinde completamente del elemento subjetivo de la culpa o negligencia, que rige como regla general, al tiempo de imputar responsabilidad al «operador»⁵¹. Así, advierte el mismo precepto que el Reglamento incluirá un Anexo, en el que se enumerarán todos los sistemas de

IA de alto riesgo, así como los sectores críticos en los que se empleen, pudiendo ser modificado por la Comisión mediante actos delegados⁵².

Ahora bien, que la responsabilidad sea de corte objetivo no obsta para que el operador, llegado el caso, pudiera verse exonerado de responsabilidad en función del evento que produjera efectivamente el perjuicio. Al respecto debe apuntarse que los operadores podrán quedar exentos de responsabilidad cuando el daño hubiera tenido origen en un caso de fuerza mayor (art. 4.3), como suele ser clásico entender ante una responsabilidad con tintes objetivos⁵³.

Poniendo esta causa de exención de la responsabilidad en relación con lo establecido por el art. 1.II TRLRCSCVM, cabría añadir que no se considerarán fuerza mayor los defectos del sistema de IA incorporados al vehículo ni la manipulación de este por un tercero, así como tampoco su rotura o fallo.

Es importante detenernos ahora sobre esta cuestión, toda vez que, a nuestro entender, cuando el accidente sea causado por un defecto del *software*, la responsabilidad resultante no se podrá disipar bajo el pretexto de su acaecimiento por una supuesta fuerza mayor. Por contra, habrá de ser imputada, en primer lugar, al conductor o propietario no conductor del vehículo *ex art.* 1 TRLRCSCVM; en segundo lugar, a la aseguradora de la responsabilidad a partir del art. 7 de la misma norma; pero, también, al fabricante del *software*, que responderá solidariamente junto con el fabricante del propio vehículo, por así declararlo el art. 138 Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU, en lo que sigue)⁵⁴, y eventualmente a sus respectivas compañías aseguradoras, de acuerdo con lo establecido en el art. 131 de este último texto legal⁵⁵⁻⁵⁶. Situación distinta sería que el daño se desencadenara no como consecuencia de un defecto del sistema de IA, mas de decisiones autónomas tomadas por el automóvil. En este supuesto, no cabrá reclamar responsabilidad en modo alguno al fabricante del vehículo —o del *software*— al tener lugar exclusivamente en el riesgo creado por la conducción⁵⁷. Por último, cuando el siniestro se produjera a causa de la manipulación del algoritmo por un *hacker*, o por la acción de un tercero⁵⁸, a nadie debe extrañar que quedará expedita la acción de repetición frente a estos últimos, a favor de quien efectivamente abonara la indemnización según las reglas antedichas.

En suma, la fuerza mayor, para que actúe, habrá de ser necesariamente extraña al funcionamiento del sistema de IA, por cuanto el subrayado acontecimiento ha de coincidir con aquel que no solo es imprevisible, sino también inevitable o irresistible, hallándose fuera del círculo o de la esfera de control del deudor *lato sensu*⁵⁹, cosa que no ocurre en los escenarios descritos líneas más atrás.

Asimismo, es imperativo tener en consideración la culpa de la víctima como una de las formas de quiebra del nexo de causalidad o de minoración del *quan-*

tum respondatur, según el grado de participación que le fuera imputable. Y es que la responsabilidad objetiva —al igual que la subjetiva a estos efectos— tiene como límite adicional, precisamente, la intervención causal de la víctima en los hechos que han dado lugar al perjuicio padecido, de modo que, de apreciarse que el siniestro no se habría producido sin la entrada en juego de esta última, no podremos sino concluir que el daño es únicamente a ella imputable, produciéndose la ruptura del nexo causal y, con ello, la exoneración de responsabilidad del agente (*rectius*, operador)⁶⁰. Por el contrario, si su participación no tiene la entidad suficiente como para entender interrumpida la relación de causalidad, sino que meramente ha promovido o contribuido a la causación del daño, lo que procederá será la minoración o reducción de la indemnización que pudiera corresponder, en atención al porcentaje de culpa que le fuera atribuible en el accidente⁶¹. Ello es lo que se conoce como concurrencia o concurso de culpas⁶². Especialmente interesante es, a este respecto, la regulación contenida en el art. 1.2 TRLRCSVM. De un lado, el precepto establece que cualquiera que fuera la naturaleza de las indemnizaciones (derivadas de muerte, secuelas o lesiones temporales) que correspondieran a la «víctima capaz de culpa civil» que hubiera contribuido con su actuación al nacimiento del daño, las mismas se reducirán, como máximo, hasta el setenta y cinco por ciento⁶³. De otro lado, excluye directamente la moderación de las indemnizaciones debidas por razón de secuelas o lesiones temporales padecidas por víctimas menores de catorce años o que sufrieran «un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil», y al mismo tiempo excluye la acción de regreso frente a padres, tutores y demás personas que deban responder por ellas. Estas normas no cabe duda de que se incluyeron en un claro intento de dotar a la víctima de una particular protección, máxime si esta es menor de edad o padece algún tipo de discapacidad, lo cual justifica plenamente el diseño de medidas de índole tuitiva como las presentadas.

Por otra parte, la Ley de IA, en su art. 5, fija el importe de la indemnización que pueda deberse, a resultas de la provocación de un daño por parte de un sistema de IA de alto riesgo. Efectivamente, la norma discrimina según el perjuicio recaiga sobre la vida, la salud o la integridad física del perjudicado, o por el contrario sea de carácter moral o material, y, en base a ello, determina una horquilla indemnizatoria más o menos amplia, respectivamente. De hecho, en el primer caso, limita las indemnizaciones a dos millones de euros y, en el segundo, las reduce a un millón⁶⁴. Desde nuestro prisma, si bien *a priori* pudiera parecer positiva la concreción del *quantum respondatur* máximo que el deudor quedaría obligado a abonar, dada cuenta de las elevadas cuantías a las que pudieran ascender las indemnizaciones con ocasión de la irrogación de daños por sistemas de IA, la seguridad jurídica que ofrece al operador, que puede prever *ex ante* la cifra con la que tendrá que pechar de acreditarse los presupuestos de la responsabilidad, y la desincentivación del

aseguramiento de esta clase de sectores, no es menos cierto que esta apuesta no responde a uno de los principios vertebradores más genuinos del Derecho de Daños, que no es otro que el de la *restitutio in integrum*. En su virtud, se pretende que la víctima o perjudicado al que le ha sido lesionado su derecho absoluto a no ser dañado, de acuerdo con el principio *neminem laedere*, sea colocado en la posición más exacta que hubiera ocupado de no haber padecido el evento lesivo⁶⁵. Se trata, pues, de reparar todo el daño producido, pero sin que ello suponga un enriquecimiento injusto a su favor. Pues bien, con el establecimiento *ex lege* de importes máximos resarcitorios es evidente que no se le da cabida, al menos en toda su extensión, al principio de la reparación integral del daño, toda vez que su cuantía podrá superar, en ocasiones con creces, las reseñadas horquillas.

Sea como fuere, la Ley de IA, al igual que determina los importes máximos a pagar al perjudicado, estipula una serie de plazos de prescripción en su art. 7, de acuerdo con análogo criterio que allí empleaba. En otras palabras, para las demandas por responsabilidad civil relativas a daños contra la vida, la salud o la integridad física, el plazo de prescripción será de treinta años, a contar desde la fecha en que se produjo el daño; y para las demandas por responsabilidad civil relativas a daños materiales o morales considerables que resulten en una pérdida económica comprobable, el plazo de prescripción será de «a) diez años a partir de la fecha en que se produjo el menoscabo a los bienes o la pérdida económica comprobable resultante del daño moral significativo, respectivamente, o b) treinta años a partir de la fecha en que tuvo lugar la operación del sistema de IA de alto riesgo que causó posteriormente el menoscabo a los bienes o el daño moral». A nuestro juicio, la técnica de la Ley de IA, en este punto, es, cuando menos, criticable, porque incurre en un error de principio, al tiempo de regular el *dies a quo* del plazo de prescripción. Y es que desconoce que en tema de responsabilidad civil extracontractual el cómputo del meritado plazo parte del efectivo conocimiento por el perjudicado de la producción del daño y de la capacidad de aquel para ejercitar la correspondiente acción⁶⁶. En este sentido, de encontrarnos ante daños corporales, el criterio aplicable será, por lo general, el de la estabilización o consolidación definitiva de las lesiones o secuelas padecidas⁶⁷. En caso de perjuicios estrictamente materiales, habremos de diferenciar, a su vez, entre los llamados permanentes o de producción instantánea y los conocidos daños continuados. Con respecto a los primeros, el plazo de prescripción comenzará «desde que lo supo el agraviado»⁶⁸. En cuanto a los daños continuados, tal plazo se iniciará cuando se conozca el alcance definitivo de los mismos, salvo que puedan fraccionarse en períodos temporales determinados⁶⁹.

Por lo demás, a nuestro entender, los plazos de prescripción descritos no parecen conciliar demasiado bien con los que ya disponemos, en general, en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual que regula nuestro Código.

De facto, de la lectura de la Ley de IA, da la sensación de que el legislador comunitario, al tiempo de su redacción, en ningún momento pensó en la responsabilidad que pudiera derivarse de la circulación de vehículos a motor con sistemas de IA incorporados. Y es que lo cierto es que produce verdadera inquietud contar con plazos tan excesivamente amplios, al menos, insistimos, en el sector que ahora nos ocupa, por cuanto la prescripción halla su fundamento en la seguridad del tráfico jurídico ordinario, tendiendo a limitar una situación de incertidumbre indefinida, cosa que no se consigue con períodos de tiempo tan holgados, por lo que la solución alcanzada no resulta suficientemente justificada.

2. EL ASEGURAMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL, Y SU APLICACIÓN A LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA⁷⁰

A. Caracteres, ventajas y normativa aplicable al seguro

En el camino de regular la responsabilidad civil por el funcionamiento de sistemas de IA y su aseguramiento, como hemos puesto de manifiesto, adquiere una especial importancia la RIAR, que concreta una Propuesta de Reglamento sobre esta materia, y que venimos denominando en este trabajo «Ley de IA».

Así las cosas, el apartado 23 de esta Resolución acepta como un factor clave que define el éxito de las nuevas tecnologías el aseguramiento de la responsabilidad civil, al permitir al usuario confiar en dicha nueva técnica aun a sabiendas de que pueda sufrir un daño con su uso, o a pesar de que pueda tener que hacer frente a demandas judiciales planteadas por personas afectadas por él. A este argumento se le une la elevada probabilidad de que los dispositivos dotados de IA pudieran provocar un daño o perjuicio, incrementando todavía más si cabe cuando entran en escena aquellos a los que se les atribuye el carácter de alto riesgo⁷¹. Pero es que, *ad abundantiam*, nos parece palmario el hecho de que el seguro ofrece evidentes ventajas a ambas partes de la relación jurídica al margen de las expuestas. De un lado, el operador gozará de una cobertura preventiva de su patrimonio frente a eventuales daños que pudieran derivarse de un mal funcionamiento del sistema de IA —o del propio riesgo de la circulación— y ello a un coste moderado o razonable al producirse un desplazamiento del riesgo y mutualizarse entre el conjunto de operadores que hayan suscrito una póliza de seguro en ese sentido. De otro lado, la víctima o perjudicado se encontrará ante un deudor solvente que podrá hacer frente al pago de la indemnización que se haya devengado a su favor y no quedará, pues, desprotegida ante una factible insolvencia del responsable del daño.

Todos estos factores conducen necesariamente a que los titulares de dispositivos con *softwares* de IA se vean obligados a suscribir un seguro de responsabi-

lidad civil, que cubra, al menos, el importe de la indemnización establecida por la propia norma europea⁷². No obstante, la RIAR advierte de que la incertidumbre en torno al aseguramiento de estos sistemas, habida cuenta de la carencia de datos suficientes en la actualidad para proceder al cálculo actuarial de las primas, no puede servir de pretexto para elevarlas hasta el punto de resultar prohibitivas y convertirse en verdaderos obstáculos para la investigación y la innovación.

Sea como fuere, lo cierto y verdad es que el hecho de que la Resolución se apoye, para su diseño, en la Directiva 2009/103/CE, por la que se rige el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles, es indicativo de la voluntad del Parlamento y, en general, de las instituciones europeas de apostar por un seguro de «responsabilidad civil»⁷³.

A nuestro juicio, las dificultades que algunos encuentran a la hora de encuadrar el nuevo seguro en el tenor del art. 73 LCS son más aparentes que reales. En efecto, el precepto hace nacer la obligación de pago de la indemnización a cargo del asegurador cuando su asegurado incurriera en responsabilidad civil, esto es, «sea civilmente responsable» del daño causado frente a un tercero por un hecho previsto en el contrato y dentro de los límites establecidos legal y convencionalmente. En este sentido, la desaparición de la culpa del conductor como criterio de imputación de la responsabilidad por ser el vehículo plenamente autónomo (nivel 4 o 5 SAE) y, pese a ello, causar un accidente, no es óbice para que siga respondiendo el primero, aunque ahora, ya no por la conducción, sino por el riesgo creado por la circulación de un automóvil de esas características. *A fortiori*, el seguro de accidentes del art. 100 LCS tan solo cubre a su asegurado —no a terceros víctimas o perjudicados por el siniestro— y, además, contempla únicamente como objeto de cobertura la invalidez, temporal o permanente, y la muerte, no incluyéndose ni el daño material ni el extrapatrimonial. Ello, como puede observarse, choca frontalmente con la institución de la responsabilidad civil al excluir ciertos daños que han de ser reparados conforme al art. 1106 CC, pero también según el contenido del art. 5 de la Ley de IA. Por ende, no podemos mostrarnos más conformes con la postura adoptada por la UE.

Sentada la compatibilidad de nuestro régimen con el de la RIAR y atendiendo al principio de especialidad que contempla el art. 2 LCS, resta examinar la normativa que le sería de aplicación al seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles dotados con sistemas de IA. En primer lugar, este se regirá por la normativa específica que pudiera crearse al efecto, la cual habrá de tener rango de ley en consonancia con la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (LOS-SEAR, desde ahora)⁷⁴; en defecto de la anterior, se regulará por la general que se prevea para la responsabilidad civil por el funcionamiento de sistemas de IA, en caso, claro está, de recogerse normas concretas acerca del aseguramiento de su

uso; en tercer lugar, ya a nivel interno, resultará aplicable la LCS⁷⁵ y el RSOA; y, finalmente, de cumplirse los presupuestos legales necesarios para entender que estamos ante un seguro de grandes riesgos, la LOSSEAR —y no la LCS, cuyos preceptos tendrán carácter dispositivo—⁷⁶.

B. Delimitación del riesgo cubierto y daños excluidos

La delimitación del riesgo cubierto por el seguro de responsabilidad civil ahora analizado o, lo que es lo mismo, lo que constituye su objeto, debe realizarse a partir de una adaptación del art. 73 LCS. Así, podríamos definir esta tipología de contrato como aquel por el que el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en la póliza, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado-operador de un sistema de IA incorporado a un vehículo a motor de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado-operador, conforme a Derecho.

Esos daños y perjuicios cubiertos por la póliza suscrita serán tanto materiales (pérdida efectivamente sufrida y ganancia dejada de percibir, o daño emergente y lucro cesante), como morales (de condición extrapatrimonial), siempre que nazcan con ocasión del siniestro *ex art. 1.2 TRLRCSCVM*.

Ahora bien, de acuerdo con el art. 5 del mismo cuerpo legal, deberán excluirse de cobertura, según los resultados de nuestro estudio, aquellos daños ocasionados a la persona del operador-ocupante, tal y como ocurre actualmente con la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos convencionales, y ello a pesar de que algunos autores entiendan que haya de alcanzarle la meritada cobertura⁷⁷. Efectivamente, con anterioridad hemos tenido la oportunidad de explicar que la *desaparición* de la culpa por ser el vehículo autónomo el que, con su decisión, determina el origen del daño no impide que se pueda seguir imputando la responsabilidad del accidente al operador, pero ahora no por el riesgo de su conducción, sino por el creado por la circulación de un vehículo autónomo y, además, en calidad de supervisor de la marcha⁷⁸.

Siguiendo esta misma línea argumental, el seguro obligatorio tampoco podrá cubrir los daños materiales que se concreten en el propio vehículo asegurado, ni en bienes de su propietario, así como tampoco en aquellos que pertenezcan a los pasajeros del automóvil que haya causado el accidente⁷⁹, sin perjuicio de la contratación de una póliza voluntaria de daños materiales propios.

Especialmente dudoso es el caso de *hackeo* de un vehículo a motor con resultado de daños a terceros, y su cobertura por el SOA. Según la legislación vigente, el apartado tercero del art. 5 TRLRCSCVM dispone que quedan excluidos de la

cobertura obligatoria los daños personales y materiales con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado, que no hurtado. En el primer supuesto, de no haber sido causado el daño con el vehículo de manera dolosa o utilizado este último como instrumento para la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes⁸⁰, será el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS, en adelante) quien asuma, hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio y en primera instancia, la indemnización por los daños personales y materiales irrogados, en virtud del art. 11 TRLRCSCVM⁸¹. En el segundo supuesto, será el asegurador del vehículo quien deberá responder al encontrarse el hecho dentro del ámbito del SOA, a partir de una exégesis del art. 6 TRLRCSCVM.

Sea como fuere, el *hackeo*, a nuestro entender, aunque *a priori* pudiera asimilarse al hurto más que al robo, toda vez que no mediaría ni fuerza —física— en las cosas ni violencia o intimidación en las personas, como exige el CP⁸², en realidad, podría llegar a interpretarse que la manipulación del sistema de IA podría encuadrarse dentro de una de las circunstancias que concreta el art. 238 CP para tipificar la acción como delito de robo⁸³.

En cualquier caso, este debate, al menos por ahora, se manifiesta estéril, por cuanto será labor del legislador incluir dentro de una u otra tipología el *hackeo* de vehículos a motor y, en su caso, de la jurisprudencia que interpretará la normativa aprobada.

Por último, hemos de referirnos brevemente a dos supuestos que no será infrecuente que se planteen en la práctica y que no son otros que, de un lado, el de la alteración del *software* de IA por parte del asegurado, o con su consentimiento o conocimiento, y, de otro, el de la no instalación de las actualizaciones que afecten a la seguridad del vehículo que el fabricante hubiera recomendado aplicar al sistema. En estos casos, de acuerdo con nuestro estudio, de cara a indemnizar al tercero perjudicado, desde nuestro prisma, no tendrá incidencia alguna, por cuanto se trataría de una excepción inoponible a este último. En primer lugar, porque estaría fundada en el incumplimiento por el asegurado del contrato de seguro suscrito⁸⁴. En segundo lugar, porque consistiría en la exigencia de una determinada conducta al sujeto cubierto por la póliza⁸⁵. Ello, sin embargo, será sin perjuicio de que el asegurador ejercite la oportuna acción de repetición frente a su asegurado una vez haya verificado el pago de la indemnización⁸⁶.

C. La acción directa y la acción de repetición

El párrafo segundo del apartado primero del art. 7 TRLRCSCVM, en clara sintonía con lo que preceptúa el art. 76 LCS, confiere al perjudicado —o a sus herederos— una acción directa para exigir al asegurador de la responsabilidad

civil la satisfacción de la indemnización que se hubiera devengado, acción que estará sujeta al plazo de prescripción de 1 año.

Esta posibilidad permite al perjudicado tener a su alcance a un deudor solvente que asuma el pago de la indemnización, además de liberarlo de la carga de identificar al responsable-operador del vehículo a motor, habida cuenta de que el mismo adquiere una verdadera obligación legal de manifestar al tercero perjudicado —o a sus herederos— la existencia del contrato de seguro y su contenido.

Con todo, frente a esta acción directa, la aseguradora no podrá oponer al tercero perjudicado las excepciones personales que tenga contra su asegurado por así imponerle el art. 76 LCS⁸⁷, aunque sí que podrá hacer lo propio cuando se trate de excepciones personales que ostente frente al perjudicado⁸⁸, así como cuando el siniestro se deba a su culpa exclusiva⁸⁹. Ello ha de ponerse en relación con el art. 6 TRLRCSCVM, dada cuenta de que este prevé para el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor aquellas causas por las que la aseguradora no podrá negarse en ningún caso al abono de la indemnización debida al perjudicado⁹⁰, sin perjuicio de ejercitar posteriormente la acción de repetición frente al responsable del daño, como más adelante se pondrá de relieve.

Por lo demás, creemos que las excepciones del art. 6 TRLRCSCVM que resultan inoponibles al tercero perjudicado seguirán gozando de plena validez aun implementándose y desarrollándose la técnica en torno a los vehículos automatizados por las razones ya indicadas líneas más atrás, relativas tanto a la vigencia del riesgo de la circulación, cuanto al deber que asume el operador de supervisar la marcha.

Al margen de lo anterior, la activación de la acción directa por mor del evento dañoso no impide que, una vez satisfecho el pago por el asegurador, este promueva el ejercicio de la facultad de repetición en los casos legalmente previstos frente a su asegurado, en consonancia con lo dispuesto en el art. 10 TRLRCSCVM⁹¹.

Así, la letra a) de este precepto contempla la acción de repetición «Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas».

Desde nuestro punto de vista, la conducción autónoma no va a hacer desaparecer esta causa ni en lo que se refiere a la intervención de una conducta dolosa imputable a los sujetos enumerados en la disposición, ni en lo que respecta al manejo del vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas. Lo explicamos.

En el primero de los supuestos, ya hemos reconocido que la conducta dolosa podrá desplegarse a través de una alteración del *software* de IA, lo cual pudiera llegar a provocar un siniestro con daño a terceros. A su vez, la manipulación se podría ejecutar bien por el operador, propietario o asegurado del automóvil, bien por un tercero ajeno. De estar ante el primer escenario, no existe dificultad alguna para que entre en juego la acción del art. 10, letra a) TRLRCSCVM⁹². Por contra, el problema se plantea de ser un tercero quien *hackeara* el sistema, ya que, en función de si consideramos que el *hackeo* entra dentro del delito de hurto o, en verdad, se encuadra en el tipo penal de robo con fuerza, la acción de repetición tendrá o no viabilidad, respectivamente. En efecto, el robo excluiría tal acción, toda vez que el art. 5.3, en relación con el art. 11.1, letra c), ambos del TRLRCSCVM recuerdan que corresponde al CCS indemnizar los daños ocasionados en España por un vehículo que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso. De forma que el tercero habría de accionar frente a este organismo, en aras de ver satisfechas sus pretensiones resarcitorias —y no, pues, frente a la aseguradora—⁹³. Sin embargo, el hurto, en hipótesis, sí que permitiría al asegurador plantear la operatividad de la acción de repetición de haberse reclamado responsabilidad por el damnificado previamente, habida cuenta de que el art. 5.3 no menciona el citado tipo penal. Pero, ahora, por la vía del art. 10, letra b) TRLRCSCVM, a saber, contra el tercero responsable de los daños.

En el segundo de los supuestos, la circulación bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas, desde nuestro prisma, adquirirá relevancia en la conducción automatizada por lo declarado *supra* al poder seguir imputándosele responsabilidad al operador por el riesgo de la subrayada circulación y en tanto que garante del correcto funcionamiento del vehículo⁹⁴.

Y análoga argumentación puede extrapolarse a la causa recogida en la letra c) del art. 10 TRLRCSCVM, que ampara la facultad de repetición contra el tomador del seguro o asegurado, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir⁹⁵. Ello responde a una razón obvia, que tiene que ver con que en modo alguno podrá supervisar la marcha de un vehículo automatizado quien carezca de los más elementales conocimientos sobre su uso o manejo⁹⁶.

En suma, el seguro de responsabilidad civil no solo está llamado a mantener su actualidad en toda su extensión pese a la puesta en circulación de vehículos automatizados o semiautomatizados, sino que su utilidad se erigirá como estandarte hasta el punto de convertirse en una verdadera necesidad en favor de los operadores, en tanto que potenciales responsables de que acaezca el riesgo de causar daños a terceros que ni ellos mismos podrían haber previsto al no ser los sujetos activos de la conducción.

IV. CONCLUSIONES

- I. Del examen del TRLRCSCVM y del RSOA puede inferirse que el juego de la responsabilidad civil automovilística y su aseguramiento, en general, se asienta sobre varios elementos, cuales son el concepto de «vehículo a motor», el de «hecho de la circulación» y, por último, el de «conductor», que habrán de tener incidencia directa sobre la conducción automatizada o semiautomatizada.
- II. En este sentido, a nuestro juicio, nada impide que el vehículo autónomo, o dotado de cierta autonomía, entre dentro de la definición legal de vehículo a motor que se viene entendiendo a día de hoy y que emplea el RSOA, siempre que, en primer lugar, esté dotado de motor; y, en segundo lugar, el vehículo hubiera sido homologado en su conjunto o, en su caso, el sistema a él incorporado que permite su automatización, o bien se hubiera obtenido una homologación especial y provisional para componentes técnicos que no resultaran compatibles con la vigente legislación.
- III. Asimismo, la normativa sobre responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y su aseguramiento, a nuestro entender, sigue siendo compatible, hoy día, con las nuevas formas de conducción, teniendo cabida esta clase de vehículos dentro del concepto de «hecho de la circulación» conforme lo viene interpretando el TJUE y el TS español.
- IV. Del mismo modo, que la decisión mecánica de desplazar el vehículo se le atribuya a un sistema de IA, y no a un ser humano, no supone obstáculo alguno para seguir imputando a este último la responsabilidad al producirse un cambio en el papel asumido por este, en el bien entendido de que pasará de ser conductor a mero supervisor de la marcha y, en consecuencia, responsable de haber puesto en circulación un elemento peligroso, como es un vehículo a motor provisto de un *software* de IA. Esta responsabilidad del operador, sin embargo, no será absoluta, sino que se verá modulada o disipada, e incluso compartida con otros sujetos (piénsese en el fabricante del sistema de IA, en el del vehículo o incluso en las aseguradoras de la responsabilidad civil), en atención a las circunstancias en las que se haya producido el siniestro.
- V. Por otra parte, la «Ley de IA», o «Artificial Intelligence Act», tal y como la conocen en las instancias europeas, por descontado, con su promulgación, adquirirá una verdadera importancia al tiempo de regular la responsabilidad civil en la que haya podido incurrir el operador de un vehículo automatizado o semiautomatizado. Sin embargo, esa normativa

no nos cabe duda de que coexistirá junto con la propia del ámbito de la circulación de vehículos a motor, la cual, por cierto, habrá de tener una aplicación preferente, en tanto que especial, sin perjuicio de su eventual reforma precisamente por la entrada en vigor de aquella Ley. Sea como fuere, en este contexto, también tendrá un papel decisivo tanto la normativa relativa al seguro obligatorio de vehículos, como la reguladora de la responsabilidad por daños causados por productos defectuosos.

- VI. Finalmente, en tema de aseguramiento de la responsabilidad, parece claro que la obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil se muestra como una apuesta segura para el operador del vehículo, que verá cubierto preventivamente su patrimonio frente a potenciales daños que pudieran derivarse de un mal funcionamiento del sistema de IA de su vehículo y del propio riesgo que implica su circulación, pero también para la víctima o perjudicado del daño al encontrar a un deudor solvente de la responsabilidad. Así, ello resulta todavía más atractivo si partimos de la premisa de que es de todo punto compatible con la regulación vigente a día de hoy, por cuanto la desaparición de la culpa del conductor como criterio de imputación de la responsabilidad cuando sea el vehículo plenamente autónomo (nivel 4 o 5 SAE) y, pese a ello, causar un accidente, no es óbice para que siga respondiendo el primero, aunque ahora, ya no por la conducción, sino por el riesgo creado por la circulación de un automóvil de esas características.
- VII. Por todo lo expuesto, cabe concluir que la entrada del vehículo automatizado en el mercado permite vislumbrar numerosos beneficios para la sociedad en su conjunto, pero también retos que han de ser atendidos necesariamente. Por todo ello, a nuestro juicio, debe abogarse por una evolución responsable de la tecnología, en aras de promover el progreso de la sociedad, reducir las altas tasas de siniestralidad vial y, al mismo tiempo, contribuir al desarrollo de un mundo mucho más verde y limpio, aunque ello siempre habrá de ir acompañado de una regulación garantista, en torno a la homologación de los distintos sistemas que se incorporen a los vehículos y, como no podía ser de otro modo, en cuanto a la eventual responsabilidad que pudiera surgir como consecuencia de la producción de un accidente mediando cierto grado de automatización.

V. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ OLALLA, M. P. (2019). Responsabilidad civil en la circulación de vehículos autónomos. En A. Muñoz Villarreal (Coord.) y E. Monterroso Casado (Dir.). *Inteli-*

- gencia artificial y riesgos cibernéticos. *Responsabilidades y aseguramiento*. Valencia: Tirant lo Blanch, (pp. 145-170).
- ARROYO APARICIO, A. (2022). Vehículos autónomos, responsabilidad y seguro. Avances legislativos y perspectivas. *Revista de Derecho del Sistema Financiero*, núm. 3, 127-150.
- BADILLO ARIAS, J. A. (2016). *La responsabilidad civil automovilística: el hecho de la circulación*. Cizur Menor: Aranzadi.
- BELÓN LAURÍN, J. A. (2022). Los vehículos autónomos y su seguro ¿hacia dónde vamos? *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, núm. 4, 7-18.
- DÍAZ ALABART, S. (1989). Comentario al art. 1103 Código civil. En M. Albaladejo (Coord.). *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, XV, Vol. I. Madrid: Edersa, (pp. 475-584).
- DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L. (2000). *Derecho de daños*. Madrid: Civitas.
- ELIZALDE SALAZAR, I. (2022). *Vehículos autónomos. Responsabilidad civil y seguro*. Cizur Menor: Aranzadi.
- LIN, P. (2016). Why Ethics Matters for Autonomous Cars. En M. Maurer; J. C. Gerdes; B. Lenz; H. Winner (Ed.). *Autonomous Driving. Technical, Legal and Social Aspects*. Heidelberg: Springer Berlin, (pp. 69-85).
- LIN, P.; JENKINS, R.; ABNEY, K. (2017). *Robot Ethics 2.0: From Autonomous Cars to Artificial intelligence*. New York: Oxford University Press.
- LÓPEZ MAS, P. J. (2022). El aseguramiento del lucro cesante. Especial consideración a la paralización de empresa. *Revista de Derecho Privado*, año núm. 106, mes 2, 21-47.
- PANTALEÓN PRIETO, Á. F. (1991). Comentario al art. 1902 Código civil. *Comentario del Código Civil*, T. II. Madrid: Ministerio de Justicia. Centro de Publicaciones, (pp. 1971-2003).
- REGLERO CAMPOS, L. F. (2014a). Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor. En L. F. Reglero Campos; J. M. Busto Lago (Coord.). *Tratado de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., T. I. Cizur Menor: Aranzadi, (pp. 1557-1892).
- REGLERO CAMPOS, L. F. (2014b). La prescripción de la acción de reclamación de daños. En L. F. Reglero Campos; J. M. Busto Lago (Coord.). *Tratado de Responsabilidad Civil*, 2ª ed., T. I. Cizur Menor: Aranzadi, (pp. 1237-1362).
- SÁNCHEZ CALERO, F. (2001). Artículos 73 a 76 de la Ley de Contrato de Seguro. En F. Sánchez Calero (Dir.). *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. 2ª ed. Pamplona: Aranzadi, (pp. 1201-1356).
- SANTAMARÍA PASTOR, J. A. (2016). *Principios de derecho administrativo general*, 4ª ed., Madrid: Iustel.
- SOTO NIETO, F. (1989). *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico: (seguro de suscripción obligatorio)*. Madrid: La Ley.
- TAPIA HERMIDA, A. J. (2020). La responsabilidad civil derivada del uso de la inteligencia artificial y su aseguramiento. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 76, 79-104.
- TORROBA DÍAZ, J. (2019). La responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos autónomos. *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, núm. 1, 6-26.

- VEIGA COPO, A. B. (2020). Contrato de seguro. En R. Bercovitz Rodríguez-Cano (Dir.). *Tratado de contratos*, 3ª ed., T. V. Valencia: Tirant lo Blanch, (pp. 7101-7550).
- ZORNOZA SOMOLINOS, A. (2021). *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio de Derecho comparado*. Madrid: Dykinson.

NOTAS

¹. Nosotros nos inclinamos por el empleo en el presente trabajo de la locución «conducción automatizada», rehusando, en aras de evitar malentendidos y falsas creencias, la expresión «vehículo autónomo», toda vez que bajo su dicción se encierra un error de concepto al hacerse alusión a un proceso que afecta al vehículo en su conjunto, y no solo a la conducción. En este sentido, no es dable afirmar que el vehículo es el que se automatiza, sino, muy al contrario, la conducción, a través de sistemas o *softwares* que la promueven en mayor o menor medida. Así, ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 35) explica que «puede haber vehículos convencionales con sistemas que automatizan [...] la conducción [...], y pueden existir vehículos que nacen directamente con sistemas de alta o plena automatización en los que el operador llega a ser prescindible».

². *Ibid.* (2021, 34).

³. Destaca cómo el Reglamento rechaza el uso de la expresión «vehículo autónomo» y, en su lugar, opta por la de «vehículo —conducción— automatizado», por cuanto el uso de aquella acepción es más propio de medios divulgativos, que de una normativa de carácter técnico como la que integra el Reglamento 2019/2144.

⁴. En efecto, el grado de automatización del vehículo adquirirá verdadera trascendencia práctica en tema de responsabilidad civil, toda vez que, para el caso de que ocurra un accidente del cual se derivara la producción de daños, personales, materiales o incluso morales, el modelo de conducción podrá suponer, según el supuesto, que quien respondiera de ellos fuera el fabricante del vehículo, el de los equipos tecnológicos que este tuviera instalados, o incluso el conductor, en atención a la concurrencia que haya podido tener en la conducción y, por ende, en el origen del siniestro. Sobre ello nos pronunciaremos con más detalle *infra*.

Por su parte, ARROYO APARICIO (2022, 130 y 132), en la misma línea, asume que la distinción entre una conducción plenamente autónoma y otra en la que tan solo se plantea una asistencia por parte de uno o varios sistemas inteligentes ha de tener relevancia en el plano jurídico, sobre todo, en lo que respecta a la reclamación de responsabilidad a unos u otros sujetos o a varios de ellos de presentarse una concurrencia de culpas.

⁵. Cuando nos referimos a *Advanced Driver Assistance System* aludimos a aquellos sistemas o tecnologías incorporadas a los vehículos que, como indica ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 37), «monitorean la conducción y emplean técnicas de visión artificial para recopilar información y ayudar al conductor humano en su tarea». Ejemplos de estos sistemas son los de frenado autónomo de emergencia, alerta de cambio de carril involuntario, detección de somnolencia y fatiga, o reconocimiento de señales de tráfico, entre otros.

⁶. Lo ponen de manifiesto ELIZALDE SALAZAR (2022, 29 y ss.); y ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 37 y ss.).

Este último autor critica que no se cuente hasta el momento con un único baremo a seguir en esta materia, coexistiendo varios modelos de niveles de automatización, lo que se traduce en una dispersión de criterios contraria a la seguridad jurídica. Ello es lo que ha tratado de paliar la SAE con el estándar J3016, gracias al papel armonizador que asume. *Ibid.* (2021, 38).

⁷. De hecho, tan es así que la propia Instrucción 15/V-113 que comentábamos anteriormente toma como referencia la escala creada por la SAE. *Id.* p. 6 de la Instrucción.

⁸. En cuanto a los elementos reseñados en el cuerpo de este trabajo, para una mejor comprensión, es importante destacar los siguientes extremos. En primer lugar, el movimiento del vehículo puede ser de dos tipos: longitudinal (acelerar y frenar) y lateral (dirección lateral). En segundo lugar, la monitorización del entorno se refiere a la detección de objetos, a su clasificación y a la reacción frente a los mismos. En tercer lugar, las condiciones de funcionamiento del

sistema aluden a las condiciones de visibilidad o localización geográfica del vehículo (como, por ejemplo, a limitaciones temporales, velocidad, tráfico rodado o estado de la vía). Y, por último, la llamada conducción de respaldo incide sobre la necesaria presencia de un sujeto que sea quien supervise y recupere el control de la máquina ante un eventual fallo del sistema. Se hace eco de ello TORROBA DÍAZ (2019, 11-12).

⁹. A la cuestión de si el actual sistema normativo que regula la responsabilidad civil en el marco de la automoción ofrece respuestas válidas a estos nuevos interrogantes que suscita la conducción automatizada, le dedicaremos nuestra atención *infra*, por lo que ahora simplemente dejamos planteada la duda para su posterior resolución.

¹⁰. Piénsese en que la conducción autónoma tenderá a evitar accidentes derivados de la fatiga o la distracción al volante, por cuanto se prescindirá del elemento que las padece, esto es, el ser humano. En este sentido, la automatización de la conducción contribuirá a reducir el número de víctimas mortales y/o heridos graves en carretera, ya que se calcula que más del noventa por ciento de los accidentes de tráfico se debe a errores humanos. Así lo reconoce explícitamente el Reglamento 2019/2144 en su Considerando 23.

Por su parte, en España, la Dirección General de Tráfico (DGT, en lo que sigue) anualmente publica el número de accidentes con víctimas morales y heridas graves que tienen causa en la circulación por carretera, cifrándolo para el 2022 en 1.142 personas fallecidas y 4.008 que sufrieron heridas de alta consideración.

Al margen de lo anterior, los siniestros derivados de fallos mecánicos del automóvil o de defectos en la configuración o diseño de alguno de los sistemas que el mismo incorpore, sin duda, seguirán produciéndose y con ellos daños eventuales que habrá que atender.

¹¹. ELIZALDE SALAZAR (2022, 44).

¹². Por ejemplo, por no reunir las aptitudes psicofísicas requeridas por la legislación vigente al estar aquejada la persona de algún tipo de anomalía física, psíquica o sensorial, o simplemente ser una persona de edad avanzada; o por no tener cumplida la edad legal requerida para la obtención del permiso o licencia.

¹³. Algunos autores vienen aseverando que un sistema de IA no puede adoptar decisiones desde el prisma moral, sino que estas son un reducto del que únicamente puede hacer uso el ser humano. LIN; JENKINS; ABNEY (2017); o LIN (2016, 69-85).

¹⁴. Al respecto, surgen dudas tales como si las normas reglamentarias que prohíben al conductor de un vehículo a motor circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro, del art. 20 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, (Reglamento General de Circulación, en lo sucesivo), deberán seguir estando en vigor, o por el contrario la automatización de la conducción aconsejará una derogación de las mismas.

Otro tanto ocurre con la prohibición de circular a quienes hayan ingerido sustancias psicotrópicas, estimulantes u otras análogas, bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular del conductor, del art. 27 Reglamento General de Circulación.

E incluso las velocidades máximas y mínimas fijadas para todo tipo de vías, de los arts. 45 y ss. del reseñado texto legal, por cuanto, con la automatización, parece que la siniestralidad, como se apuntaba, descenderá, lo cual permitirá lograr una mayor eficiencia al tiempo de circular con un vehículo a motor.

¹⁵. Ciertos ejemplos incluidos en el cuerpo del presente los detalla BELÓN LAURÍN (2022, 7 y ss.).

¹⁶. Posteriores accidentes con resultado de muerte para el conductor, ocupante, ciclista, motociclista o peatón en los que un vehículo Tesla se ha visto implicado pueden consultarse en la web <https://www.tesladeaths.com/>, donde se realiza, a partir de la información obtenida a través de distintas fuentes periodísticas y/o declaraciones oficiales, una estadística del número de muertes relacionadas con siniestros derivados de la utilización de vehículos fabricados por la compañía de Elon Musk. A fecha 31 de agosto de 2023, el total de muertes recopiladas por el citado portal asciende a 449, destacando que en el año 2022 se registró una cifra récord de 118 personas fallecidas.

Por otra parte, es también interesante el estudio de las tasas de mortalidad de conductores por marca y modelo al margen de los automóviles Tesla que se lleva a término en <https://www.iihs.org/ratings/driver-death-rates-by-make-and-model/>, que recomendamos al lector visitar.

¹⁷. Aunque si bien es cierto que el llamado baremo de tráfico permite reducir la inseguridad jurídica a la hora de proceder a la cuantificación de los daños producidos en accidentes de circulación por carretera, y, en particular, aquellos de corte moral, que son, por su propia naturaleza, difícilmente estimables, no lo es menos que con su aplicación resulta imposible reparar íntegramente el perjuicio padecido. Así, la víctima o perjudicado han de ser colocados en la situación más exacta que hubieran ocupado de no haber sufrido el evento dañoso, pero ello, con el baremo vigente, sin dejar a un lado ni olvidar todas sus bondades, no deja de convertir el Derecho de Daños, sobre todo en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, en una idea utópica cuasi platónica en lo que se refiere a la reparación del perjuicio causado.

¹⁸. En este sentido se pronuncian ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 117 y ss.); ARROYO APARICIO (2022, 134 y ss.); y TORROBA DÍAZ (2019, 15 y ss.).

¹⁹. Lo ponía de manifiesto SOTO NIETO (1989, 25) hace algún tiempo al reconocer que la responsabilidad civil del conductor es objetiva cuando los daños los sufre una persona, por cuanto la ley no exige culpa alguna para hacer nacer la obligación de reparar el perjuicio irrogado a un tercero, y la responsabilidad surge, simple y llanamente, del riesgo.

²⁰. ARROYO APARICIO (2022, 134-135) entiende que la responsabilidad derivada del daño a las personas debe ser clasificada como cuasi objetiva, por razón del riesgo creado por la conducción del vehículo. En cambio, para el caso de daños en los bienes, el conductor respondería conforme a las normas generales de responsabilidad extracontractual.

A nuestro juicio, no teniendo reparos en aceptar la tesis que asume la autora en lo que respecta a la responsabilidad por la causación de daños en bienes patrimoniales, sí que mostramos nuestra disconformidad con la calificación de la responsabilidad cuando quien padece un perjuicio es un bien de corte personal. Y es que, para nosotros, la responsabilidad por riesgo no ha de emplearse como término sinónimo de responsabilidad cuasi objetiva, toda vez que esta última lo que encierra en su concepto no es más que un problema de *onus probandi*, a saber, de quién es el sujeto que ha de soportar la carga de la prueba. En efecto, a modo de ejemplo, la responsabilidad del empresario del art. 1903.V CC dimana del riesgo que entraña el ejercicio de dicha actividad, pero, no obstante, el Código la tacha de subjetiva —o por culpa—, y, al mismo tiempo, exige al empresario que para liberarse de ella acredite haber obrado con la diligencia de un buen padre de familia. Así, el párrafo séptimo del precepto señala que «La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño», sin perjuicio de repetir frente a sus dependientes lo satisfecho en concepto de daño *ex art.* 1904.I del mismo *corpus* legal.

Por ende, responsabilidad por riesgo no debe confundirse con el carácter objetivo o subjetivo que pudiera ostentar la meritada responsabilidad.

Representa la doctrina del riesgo la notoria STS, Sala de lo Civil, núm. 185/2016, de 18 de marzo, (RJ 2016,983), identificada por todos como «caso Macumbá», en la que el Alto Tribunal razonó ante un supuesto en el que un cliente de una sala de fiestas había sufrido un corte en uno de sus pies tras pisar un vaso de cristal roto que estaba en el suelo del local, que es patente la imposibilidad de eliminar por completo el riesgo a sufrir un evento dañoso como el padecido, pero no lo es reducirlo tomando medidas específicamente dirigidas al efecto. Es por ello que la responsabilidad para el empresario derivó no tanto de la objetivación de la responsabilidad, como de no desplegar toda la diligencia que le era exigible en aras de minimizar los riesgos de que los asistentes sufrieran un percance como el que ocurrió en autos.

Como nosotros, REGLERO CAMPOS (2014a, 1600 y ss.) acepta que la responsabilidad en la circulación de vehículos a motor es objetiva y el riesgo provoca que el que lo controla responda «de forma prácticamente objetiva», pero sin llegar a ello necesariamente, a menos que la norma se exprese de un modo contrario.

²¹. En otras palabras, suele ser frecuente que las normas comunitarias, principalmente las Directivas, regulen el contenido mínimo y esencial de la cuestión armonizada a nivel europeo, y dejen un amplio margen de maniobra a la actuación de los distintos Estados miembros, al tiempo de establecer normativas más estrictas que las allí estipuladas. De hecho, el art. 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE, en adelante) declara que: «La directiva obligará al Estado miembro destinatario en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando, sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios».

²². *Vid. infra* la exégesis que hace el TJUE del concepto de «vehículo a motor» o de «hecho de la circulación», entre otros.

²³. En concreto, la Directiva 2021/2118 atiende, en particular, a la velocidad máxima de fabricación y el peso neto del vehículo, debiendo entrar dentro del ámbito del concepto tan solo los que estén accionados exclusivamente mediante una fuerza mecánica, y con independencia del número de ruedas que pudiera tener. De igual modo, no considera vehículo las sillas de ruedas destinadas a ser utilizadas por personas con discapacidad física, tal y como ahora explicaremos en el cuerpo del presente.

²⁴. Muy ilustrativa es la STJUE, Sala Tercera, de 4 de septiembre de 2014, Asunto *Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d.*, (C-162/13), (TJCE 2014,297), en la que se analiza la posible inclusión de un tractor dentro de la definición de «vehículo» del art. 1 Directiva 2009/103/CE y, en su caso, la obligación de asegurar necesariamente la responsabilidad civil en que pudiera incurrirse con su conducción.

En cuanto a la primera cuestión, el Alto Tribunal precisa que su encaje en el concepto no depende del uso que se haga o pueda hacerse del mismo, concluyendo que «Por lo tanto, el hecho de que un tractor, eventualmente dotado de remolque, pueda, en determinadas circunstancias, ser utilizado como maquinaria agrícola es irrelevante a efectos de la constatación de que tal vehículo responde al concepto de «vehículo»».

Por lo que respecta al deber de aseguramiento de la responsabilidad civil prevista en el art. 3 Directiva del año 2009, el TJUE advierte que, para que nazca, habrán de concurrir dos presupuestos. Uno, que «es necesario que ese vehículo tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro». Y dos, que dicho Estado miembro no haya «excluido ese tipo de vehículo del ámbito de aplicación de la citada disposición», por haberle atribuido una matriculación especial, conforme al art. 4, letra b) de la Directiva.

²⁵. Resulta interesante en este punto traer a colación el Anteproyecto de Ley por la que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, (APL, desde ahora), habida cuenta de que incide en el concepto de «vehículo a motor» en un intento de armonizar la legislación comunitaria y nacional, y al mismo tiempo transponer la Directiva 2021/2118. En efecto, el APL pretende incorporar un nuevo artículo 1 bis al TRLRCSVM, en el que se determine cuándo estaremos, a los efectos de dicha ley y su normativa de desarrollo, ante un vehículo a motor, estableciendo que: «Se entiende por vehículo a motor: a) Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con: i. una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o ii. un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h. b) Todo remolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado», excluyendo del ámbito objetivo tanto a los ferrocarriles, tranvías y vehículos que circulen por las vías que les sean propias, como «las sillas de ruedas destinadas exclusivamente a ser utilizadas por personas con discapacidad física».

Parece claro que de la lectura del precepto transcrito se desprende que no estamos más que ante una simple traslación o transposición del contenido regulado en la Directiva 2021/2118 a la normativa interna española, sin que se añada cuestión alguna que desarrolle lo propugnado desde Europa.

²⁶. En efecto, el art. 59 Ley Tráfico dispone que «Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa», del permiso de circulación del vehículo y de la tarjeta de inspección técnica. En este sentido, el desarrollo del citado precepto se encomienda al RGV, en su art. 25, que establece que «Para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en el anexo XVIII. Esta obligación será exigida a los ciclomotores y ciclos de motor [...]». Y concluye, «Previamente a su matriculación, los vehículos citados en el apartado anterior deben estar dotados del correspondiente certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas, que se expedirá: a) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas, si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE. b) si se trata de vehículo nuevo que corresponde a tipo homologado según la legislación nacional u homologación CE».

²⁷. *Vid. supra* apartado 1.

²⁸. SANTAMARÍA PASTOR (2016, 258 y ss.).

²⁹. ELIZALDE SALAZAR (2022, 37).

³⁰. Sobre esta cuestión es interesante el análisis que efectúa ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 81-84), a partir del cual estima que «el vehículo automatizado en pruebas necesita de un seguro de responsabilidad civil que ofrezca las mismas coberturas económicas que el SOA, pero sin ser un SOA».

Esta consecuencia, en efecto, se infiere del texto de la Instrucción al declarar que «El propietario del vehículo autónomo o cualquier persona que tenga interés en su aseguramiento

estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio de vehículos a motor, así como la responsabilidad civil derivada de los posibles daños causados en las personas o los bienes con motivo de la circulación durante la realización de las pruebas en vías abiertas al tráfico en general».

Y es que lo cierto y verdad es que del tenor literal de la norma no es descabellado pensar que el propietario del vehículo automatizado, en el contexto explicado, habrá de contar con dos seguros de daños distintos o, al menos, con uno que alcance a la cobertura obligatoria del SOA y con otro de carácter voluntario —o de daños propios—.

Sin embargo, también es cierto que cabe la posibilidad de que el legislador estuviera pensando, al tiempo de la redacción, en un único seguro, encuadrable dentro del SOA, aunque finalmente materializara su voluntad, debido al empleo de una técnica legislativa mejorable, no de la forma más idónea, en tanto que habría incurrido en una reiteración innecesaria o expresión pleonástica.

³¹. La Directiva 2021/2118 aclara que «Estas actividades exentas deben tener lugar en una zona restringida y demarcada de tal manera que se garantice que el tráfico ordinario, el público y cualquier persona no relacionada con la actividad no puedan compartir efectiva o potencialmente el itinerario recorrido. Estas actividades suelen incluir las que se desarrollan en circuitos o itinerarios destinados al automovilismo y en las zonas que se encuentran en sus inmediaciones, como las zonas de seguridad, las zonas destinadas a las paradas técnicas y los garajes, en las que el riesgo de accidente es mucho mayor en comparación con las carreteras normales y a las que no deberían acceder personas no autorizadas».

³². Es por ello que coincidimos plenamente con el planteamiento que efectúa ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 123) al apuntar, tal y como nosotros hacemos, que «el vehículo automatizado encajaría en el concepto de vehículo a motor del R.SOA».

³³. Ríos de tinta han corrido en torno a si la actividad generadora de riesgo es la circulación de un vehículo o, por el contrario, su conducción. Para REGLERO CAMPOS (2014a, 1604 y ss.) la circulación de un vehículo lleva implícita su conducción. En cambio, para ZORNOZA SOMOLINOS (2021, 126) el riesgo lo crea la propia conducción, que es la que se objetiviza, y no la circulación, lo que se justifica en que la imputación de responsabilidad lo sea por el riesgo que aquella entraña, al margen del elemento culpabilístico que haya podido mediar por parte del conductor. Nosotros no podemos compartir esta corriente de pensamiento, colocándonos en la línea que viene marcando tanto el legislador europeo, cuanto el TJUE y el TS español, en el sentido que se dirá.

³⁴. BADILLO ARIAS (2016, 178-189).

³⁵. A estos fines resulta cuando menos llamativa la argumentación empleada por el TJUE, Sala Segunda, en su Sentencia de 20 de junio de 2019, Asunto *Línea Directa Aseguradora, S.A. v. Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, (C-100/18), (TJCE 2019,111) para resolver el supuesto de hecho del que conoció. La sentencia traía causa de una cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo español, cuyo sustrato jurídico radicaba en decidir si, pese a encontrarse estacionado el vehículo en un garaje privado, los daños que había originado en el inmueble en el que se encontraba ubicado más de 24 horas después de su puesta en marcha, a resultas de su incendio por un cortocircuito eléctrico del propio vehículo, debían ser cubiertos por la póliza del SOA o, por el contrario, por el seguro del hogar. Pues bien, el TJUE concluyó que el concepto de «circulación de vehículos» comprende «cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual», no limitándose a situaciones de circulación en sentido estricto. Y, por lo tanto, el estar inmovilizado el automóvil al tiempo del siniestro no puede excluir, por sí solo, la función de medio de transporte que tiene.

³⁶. Vid. STJUE, Sala Sexta, de 15 de noviembre de 2018, Asunto «*BTA Baltic Insurance Company*» AS v. «*Baltijas Apdrošināšanas Nams*» AS, (C-648/17), (JUR 2018,304727).

³⁷. Sobre la inclusión como «hecho de la circulación» de siniestros ocurridos con el vehículo parado se viene pronunciando desde hace años la Sala de lo Civil del TS. Entre otras, pueden citarse las siguientes SSTs, misma Sala, núm. 1116/2008, de 2 de diciembre, (RJ 2009,417); núm. 816/2011, de 6 de febrero, (RJ 2012,4983); núm. 415/2015, de 1 de julio, (RJ 2015,2557); o núm. 556/2015, de 19 de octubre, (RJ 2015,4896).

³⁸. Esta definición se construye a partir de los elementos recogidos en el art. 1, en relación con el art. 8 de la Convención sobre la circulación vial, firmada en Viena el 8 de noviembre de 1968, que prescriben que «conductor» será «toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíen cabeza de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla», la cual «deberá poseer las cualidades físicas y psíquicas necesarias y hallarse en estado físico y mental de conducir» y, al mismo tiempo, «poseer los conocimientos y la habilidad necesarios para la conducción del vehículo». En cualquier caso, el precepto aclara que el conductor tendrá que disponer en todo momento del dominio de su vehículo o de poder guiar sus animales; y en el art. 4 de la Convención sobre circulación por carretera y transporte por vehículos automotores, firmada en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, que dispone que coincidirá con «toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicletas) o guíe animales de tiro, carga, silla o rebaños por una carretera, o que tenga a su cargo el control efectivo de los mismos».

Sea como fuere, si bien España forma parte de la Convención de Ginebra, huelga decir que el legislador español se basó para la redacción de la ley nacional en la firmada en Viena, cuyo contenido resulta más preciso que el de aquel texto legal.

³⁹. En efecto, tal y como advirtió la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo en su Informe sobre la conducción autónoma en los transportes europeos de fecha 5 de diciembre de 2018, «las normas sobre responsabilidad [en particular, la Directiva 2009/103/CE y la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, (Directiva 85/374/CEE, en lo que sigue)] no fueron diseñadas para dar respuesta a los retos que plantea el uso de vehículos autónomos [...] y cada vez hay más pruebas de que el actual marco reglamentario, especialmente con respecto a la responsabilidad, las pólizas de seguro, el registro y la protección de los datos personales, ya no será suficiente ni adecuado cuando haya que hacer frente a los nuevos riesgos derivados del aumento de la automatización, la conectividad y la complejidad de los vehículos».

⁴⁰. TAPIA HERMIDA (2020, 85).

⁴¹. Y es que, según la Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2019, sobre la conducción autónoma en los transportes europeos (2018/2089(INI)), «es necesario poder determinar de manera inequívoca quién es el culpable en cada caso particular» ante una más que probable intervención de pluralidad de sujetos responsables del daño.

⁴². ARROYO APARICIO (2022, 138-139).

⁴³. ARROYO APARICIO (2022, 139); y ELIZALDE SALAZAR (2022, 165 y ss.).

⁴⁴. Sobre este aspecto tendremos ocasión de pronunciarnos *infra*.

⁴⁵. Por un lado, porque nuestra regulación jurídica, en lo que se refiere a la imputación de responsabilidad, toma como axioma la culpa o negligencia en que debe incurrir el agente del daño, siendo su ausencia ciertamente excepcional y tasada. En efecto, el art. 1902 CC exige como presupuesto para reclamar responsabilidad al causante del daño que este lo haya provoca-

do interviniendo culpa o negligencia, donde cabría entender incluido por interpretación el dolo. Por el otro, porque esta tipología de seguro no concilia ni con el seguro de responsabilidad civil *ex art. 73 y ss. Ley 50/1980*, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, (LCS, desde ahora), ni con el de accidentes *ex art. 100 y ss. LCS*, lo que obligaría a configurar una nueva tipología —incorporada en la LCS o en una ley especial— con lo que ello supondría, habida cuenta de que, entre otras cuestiones, habría que diseñar su naturaleza, la cuantificación del daño, la eventual acción de repetición o las causas de exoneración del asegurador.

^{46.} *Ad exemplum*, el legislador inglés fue el primero que implementó el *no-fault insurance* en el Reino Unido, en materia de accidentes de circulación con vehículos autónomos, a través del *Automated and Electric Vehicles Act*, en el mes de julio de 2018. Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents> [fecha de consulta: 2 de octubre de 2023].

Sin embargo, huelga explicitar en este momento las diferencias que presenta el *Common Law* frente al modelo del *Civil Law* por el que nosotros nos regimos.

^{47.} Como la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones —Generar confianza en la inteligencia artificial centrada en el ser humano (COM(2019) 168 final); o el Libro Blanco sobre la inteligencia artificial— un enfoque europeo orientado a la excelencia y la confianza (COM(2020) 65 final).

^{48.} 2020/2014(INL).

Y, en menor medida, por la Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre un marco de los aspectos éticos de la inteligencia artificial, la robótica y las tecnologías conexas (RIAE, en adelante), (2020/2012(INL)).

^{49.} Pero, es más, en España, resulta aún más pertinente si cabe tal adaptación, por cuanto, como se ha podido esgrimir, nuestra normativa interna no solo presenta particularidades, tales como las relativas al criterio de imputación según el daño recaiga sobre un bien personal o material, sino que, en este momento, es perfectamente compatible con los daños irrogados con ocasión de la conducción automatizada, lo cual exigirá un esfuerzo considerable de reformulación normativa.

^{50.} Si bien la Ley de IA en su art. 8 recoge una suerte de responsabilidad subjetiva para otros sistemas de IA que no sean de alto riesgo, por razones didácticas hemos considerado apropiado no incluir en el presente un subepígrafe *ad hoc* que la examine, por cuanto este régimen no le será aplicable al objeto de nuestro estudio, al encontrarse ubicado, en verdad, dentro de la regulación que aplica a los sistemas de alto riesgo.

^{51.} De hecho, por si no era evidente la postura asumida por la Ley, aclara el apartado tercero del art. 4 de esta que «Los operadores de un sistema de IA de alto riesgo no podrán eludir su responsabilidad civil alegando que actuaron con la diligencia debida o que el daño o perjuicio fue causado por una actividad, un dispositivo o un proceso autónomos gobernados por su sistema de IA [...]».

^{52.} A nadie extraña que tanto el sector de la circulación de vehículos a motor dotados con sistemas de IA, cuanto el ámbito asegurador quedarán insertos de manera expresa en el reseñado Anexo, en el bien entendido de que la dinámica que les afecta, ya a día de hoy, genera verdaderos riesgos para la sociedad en su conjunto y cuya materialización en un daño ha de ser abordada con celeridad y sin reservas. Y es que una respuesta distinta carecería de sentido y no conciliaría de manera correcta con el sistema vigente en España en la actualidad.

^{53.} Así ocurre, entre otras, con la responsabilidad que se le imputa al poseedor del animal, o al que se sirve de él, por los daños que cause, la cual solo cesará cuando exista culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor, en virtud de lo dispuesto por el art. 1905 CC.

^{54.} Esta atribución de responsabilidad al fabricante, pese a ubicarnos en este momento en el ámbito de la circulación de vehículos autónomos, responde a la necesaria confluencia de dos normativas diferenciadas. Por una parte, la de responsabilidad civil automovilística. Por otra parte, la de productos defectuosos. Ante este panorama, resulta acertado admitir que lo ordinario será acudir a la primera de las normas explicitadas por el principio de especialidad, más proteccionista para la víctima o perjudicado al prescindir, como se advertía, del elemento subjetivo al tiempo de reclamar responsabilidad al agente del daño.

^{55.} Ello, no obstante, será sin perjuicio de que, de haber abonado la indemnización la aseguradora del vehículo a la víctima o perjudicado, esta compañía repita frente a los fabricantes, en virtud del art. 10, letra c) TRLCSCVM.

^{56.} Es más, esta responsabilidad solidaria a la que venimos refiriéndonos viene establecida *ex lege* en el art. 11 de la Ley de IA, no teniendo, pues, carácter impropio, en el bien entendido de que, de existir varios operadores del sistema de IA, la consecuencia jurídica será la asunción de una responsabilidad solidaria por todos ellos. En efecto, declara el precepto que «En caso de que haya más de un operador de un sistema de IA, estos serán responsables solidarios. Si un operador final es también el productor del sistema de IA, el presente Reglamento prevalecerá sobre la Directiva sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos. Si el operador inicial también tiene la condición de productor en el sentido del artículo 3 de la Directiva sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, deberá aplicarse dicha Directiva. Si solo hay un operador y dicho operador es también el productor del sistema de IA, el presente Reglamento prevalecerá sobre la Directiva sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos».

^{57.} Del mismo modo lo entiende ÁLVAREZ OLALLA (2019, 166).

^{58.} Piénsese en la conducta negligente de un viandante que irrumpe en la vía de forma sorpresiva, provocando el cambio de carril por el vehículo autónomo, a instancia de su sistema de IA, e impactando finalmente contra otro automóvil que se encontraba circulando correctamente.

^{59.} Lo ponía de manifiesto ya nuestro TS, Sala de lo Civil, en su Sentencia de 30 de septiembre de 1983, (RJ 1983,4688), al interpretar el contenido del art. 1105 CC.

^{60.} El último inciso del apartado primero del art. 10 de la Ley de IA recoge, con acierto, que «El operador no será responsable si la persona afectada o la persona de la que esta es responsable es la única a la que se le puede achacar el daño o perjuicio causado».

^{61.} De igual forma, el mismo art. 10, apartado primero, comienza estipulando que «Si el daño o perjuicio es causado por una actividad física o virtual, un dispositivo o un proceso gobernados por un sistema de IA o por la actuación de una persona afectada o de una persona de la que la persona afectada sea responsable, el alcance de la responsabilidad civil del operador con arreglo al presente Reglamento se reducirá en consecuencia».

^{62.} Un examen exhaustivo de esta forma de interrupción del nexo causal puede verse en DÍAZ ALABART (1989, 475-584).

^{63.} Y de manera ejemplificativa el precepto dispone que «Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño».

En nuestro supuesto, podría referirse tal contribución a un mal uso, o a una manipulación, del sistema de IA incorporado al vehículo por parte de un pasajero, que fuera causa determinante del daño, aunque sin llegar a absorber plenamente la responsabilidad del operador, pues de ser así estaríamos, más bien, ante una culpa exclusiva de la víctima, que tendría como efecto la exoneración de responsabilidad del citado operador.

⁶⁴. Prescribe el art. 5 Ley de IA que: «Un operador de un sistema de IA de alto riesgo que haya sido considerado responsable de un daño o perjuicio con arreglo al presente Reglamento indemnizará:

a) hasta un importe máximo de dos millones de euros en caso de fallecimiento o de daños causados a la salud o a la integridad física de una persona afectada como resultado del funcionamiento de un sistema de IA de alto riesgo;

b) hasta un importe máximo de un millón de euros en caso de daños morales significativos que resulten en una pérdida económica comprobable o en daños a bienes, también cuando distintos bienes propiedad de una persona afectada resulten dañados como resultado de un único funcionamiento de un único sistema de IA de alto riesgo [...].»

⁶⁵. A saber, el responsable civil habrá de indemnizar *todos* los daños que fueran imputables a su conducta, como confirma PANTALEÓN PRIETO (1991, 1998); y DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN (2000, 309 y ss.), entre otros autores.

⁶⁶. Es imperativo recordar que, en consonancia con lo contenido en el art. 1968 CC, «Prescriben por el transcurso de un año: 2.º La acción para exigir la responsabilidad civil por injuria o calumnia y por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el artículo 1.902, desde que lo supo el agraviado». Dicho precepto ha de ponerse en relación con el art. 1969 del mismo texto legal, que explicita que «El tiempo para la prescripción de toda clase de acciones, cuando no haya disposición especial que otra cosa determine, se contará desde el día en que pudieron ejercitarse».

⁶⁷. El acudir a este criterio el TS lo ha solido justificar en el tenor literal del art. 1969 CC, en relación con el art. 1968.2º y 1964.2, todos ellos del CC, al ponerse el acento en la expresión recogida por el primer precepto: «[...] desde el día en que pudieron ejercitarse». Ejemplificativamente, la STS, Sala de lo Civil, de 30 de julio de 1991, (RJ 1991,5435), declaraba que: «en los casos de enfermedades o lesiones no se puede entender como fecha inicial del cómputo del plazo de prescripción la del alta de la enfermedad cuando quedan secuelas, sino la determinación invalidante de éstas, pues hasta que no se sepa su alcance no puede reclamarse en base a ellas; aparte, que la prescripción, en cuanto instituto no fundado en justicia intrínseca, su aplicación ha de hacerse y entenderse de forma restrictiva, y en caso de daño o lesión susceptible de indemnización que se mantiene durante largo tiempo, el comienzo del plazo ha de determinarlo el Juzgador con arreglo a las normas de la sana crítica, en cuanto el artículo 1969 no es a estos efectos un precepto imperativo, y sí de derecho dispositivo, siendo indudable que no estando el enfermo totalmente curado no puede decirse que haya comenzado el plazo de prescripción, ante las secuelas psíquicas y físicas de que adolece la esposa del recurrido, que han de tenerse en cuenta para poder comenzar a contar aquel plazo (...)».

Por lo tanto, cuando el art. 1969 CC expresa que la prescripción se contará desde que la acción pudo ejercitarse, a juicio de nuestro Alto Tribunal, para las lesiones corporales debe entenderse como posibilidad efectiva de ejercicio, es decir, cuando se tenga conocimiento del alcance definitivo del daño. Es por ello que habrán de tenerse en cuenta todas las circunstancias que rodean al particular. Ahora bien, nada impedirá que la acción sea ejercitada cuando se manifiesten los primeros daños. En este sentido, la STS, Sala de lo Civil, de 9 de junio de 1976, (RJ 1976,2691), citada por REGLERO CAMPOS (2014b, 1273 y 1279).

Así mismo, la SAP Cádiz, Secc. 8ª, núm. 64/2016, de 12 de abril, (JUR 2016,182851). El plazo de prescripción «[...] debe computarse desde el momento en que se conoce definitivamente el alcance del daño, pues es a partir de entonces cuando pueden conocerse de modo cierto las secuelas o estado en el que se encuentra el pequeño».

^{68.} La STS, Sala de lo Civil, núm. 454/2016, de 4 de julio, (RJ 2016,2897), advierte que con el «daño duradero o permanente el plazo de prescripción comenzará a correr «desde que lo supo el agraviado», como dispone el artículo 1968.2.º CC, es decir desde que tuvo cabal conocimiento del mismo y pudo medir su trascendencia mediante un pronóstico razonable».

^{69.} El carácter definitivo de los perjuicios determinará el *dies a quo* del plazo de prescripción cuando, tratándose de una actividad dañosa continuada, no resulte posible fraccionarlos e imputarlos a secuencias temporales concretas. En caso contrario, cada período de tiempo estará sometido a un plazo, que comenzará a computarse desde el momento en que termine cada uno de estos períodos. REGLERO CAMPOS (2014b, 1280).

De obligada cita es ahora la notoria STS, Sala de lo Civil, núm. 544/2015, de 20 de octubre, (RJ 2015,4226), en la que se declaró prescrita la acción interpuesta por los afectados por la talidomida, tras calificarse como permanente —y no continuado— el daño por ellos padecido. En esta resolución, el TS entendió que el daño reclamado era definitivo y se había consolidado con el nacimiento, por lo que la acción se encontraba prescrita al tiempo de su reclamación. Pues bien, al margen de la calificación jurídica más o menos acertada por la que opta el Tribunal, el mismo reconoce que: «Aunque la jurisprudencia retrasa el comienzo del plazo de prescripción en supuestos de daños continuados o de producción sucesiva e ininterrumpida hasta la producción del definitivo resultado, también matiza que esto es así cuando no es posible fraccionar en etapas diferentes o hechos diferenciados la serie proseguida». Distinta suerte correrán los eventuales perjuicios que tuvieran una aparición tardía, originándose un nuevo daño o agravándose el originario, pues ahora «si cabe que el cómputo se difiera al momento en que sus consecuencias lesivas sean definitivas».

En el mismo sentido, la ya citada STS, Sala de lo Civil, núm. 454/2016, de 4 de julio, (RJ 2016,2897), reconoce que con los «daños continuados o de producción sucesiva no se inicia el cómputo del plazo de prescripción, hasta la producción del definitivo resultado [...]», si bien matizando que esto es así «cuando no es posible fraccionar en etapas diferentes o hechos diferenciados la serie proseguida».

^{70.} El estudio pormenorizado del régimen jurídico aplicable al seguro de responsabilidad civil de vehículos dotados con IA desborda los fines del presente trabajo, por lo que, por ahora, tan solo incidiremos en aquellos aspectos más significativos y que podrían suponer, por la especialidad de la materia, un desplazamiento o alteración de las reglas imperantes a día de hoy en el seguro de responsabilidad civil «clásico».

^{71.} Algunos ejemplos sobre los riesgos que entraña la utilización de sistemas de IA de alto riesgo y, en particular, la conducción de vehículos automatizados o semiautomatizados pueden verse *supra* en epígrafe 2 del presente.

^{72.} Esta obligación se propugna, según la RIAR, respecto de los titulares de sistemas de IA que se encuentren incluidos en el catálogo del Anexo del Reglamento, a saber, los que puedan considerarse de alto riesgo. Esta afirmación induce a pensar que el aseguramiento del resto de dispositivos que cuenten con una IA más «débil» o con una menor potencialidad dañina, con carácter general, será potestativo. Y es que el apartado 24 de la norma dispone que «todos los operadores de sistemas de IA de alto riesgo enumerados en el anexo del Reglamento propuesto deben ser titulares de un seguro de responsabilidad civil», sin hacer referencia a los «otros sistemas de IA», que contempla la Ley de IA en su art. 8.

^{73.} Recuérdese que algunas voces apoyaban la implantación de un seguro *no-fault ad hoc*, que cubriera el eventual siniestro causado por un vehículo con IA incorporada (*vid.* ARROYO APARICIO (2022, 139); y ELIZALDE SALAZAR (2022, 165 y ss.), e incluso se cuestionaba que el seguro obligatorio a adoptar en este sector fuera compatible con el seguro de responsabilidad civil

que prevé el art. 73 de nuestra LCS, entendiendo esta corriente que pudiera asemejarse más bien a uno de accidentes del art. 100 de análoga norma sustantiva. Así, TORROBA DÍAZ (2019, 23-24).

⁷⁴. La LOSSEAR, tras aclarar en su Disposición adicional segunda que a «[...] quienes ejerzan determinadas actividades que presenten un riesgo directo y concreto para la salud o para la seguridad de las personas, incluida la seguridad financiera [...]» podrá exigirseles suscribir un seguro o garantía equivalente que cubra los daños que pudieran provocarse, añade que «La obligación de suscripción de seguros deberá establecerse mediante normas con rango de Ley que deberán contar con un informe preceptivo de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, o del órgano competente de las Comunidades Autónomas, con objeto de que puedan formular observaciones en materia de técnica aseguradora».

⁷⁵. Dentro de la LCS, en un primer término, serán de aplicación las disposiciones relativas al seguro de responsabilidad civil (Secc. 8ª, del Título II, arts. 73 a 76); a continuación, las generales previstas para los seguros de daños (Secc. 1ª, del Título II, arts. 25 a 44); y, por último, las de los contratos de seguro en general (Título I, arts. 1 a 24).

Obra de referencia en tema de seguro de responsabilidad civil y cuya cita no puede omitirse es la de SÁNCHEZ CALERO (2001, 1201-1356).

⁷⁶. A tal fin, el art. 11 LOSSEAR prescribe que serán seguros de grandes riesgos los de responsabilidad civil en general y pérdidas pecuniarias diversas siempre que el tomador supere dos de los tres siguientes criterios:

«Activo total del balance: 6.200.000 euros.

Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 euros.

Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados».

Por ello, parece evidente que la formalización de esta clase de seguros será residual y muy excepcional en la práctica, por cuanto, como afirmamos en otro trabajo, la Ley, «a nuestro entender, está pensando en los seguros suscritos por grandes empresas en los que, en realidad, al tiempo de contratar, la aseguradora se encontrará en una situación de desventaja con respecto a la mercantil tomadora-asegurada, al contrario de lo que suele ocurrir de ordinario. Ello justifica que no sea preceptivo el uso de la LCS [en virtud del art. 44.II LCS, que indica que al contrato de seguro que tenga por finalidad asegurar los llamados «grandes riesgos» no le será de aplicación el mandato del art. 2 de dicha Ley], que, como sabemos, es garantista de los derechos de la parte débil de la relación». LÓPEZ MAS (2022, 33).

⁷⁷. Para ELIZALDE SALAZAR (2022, 148-150), con la introducción de los vehículos autónomos la figura del conductor desaparecerá y el sujeto responsable será el propietario por hecho propio —y no ajeno como ocurre hoy día—, de modo que, según la comentarista, carecería de sentido excluir de cobertura al operador, en tanto en cuanto el sujeto conductor no existirá, convirtiéndose en un mero ocupante. En efecto, siempre conforme a la opinión de la autora, la razón que llevó al legislador a no asegurar los daños que el mismo conductor sufriera a resultas del accidente por él causado se desvanecerá al ser, en puridad, el vehículo en sí mismo el que desencadenaría el reseñado accidente.

⁷⁸. En cambio, no es esa la solución adoptada por la *Automated and Electric Vehicles Act*, que, en su art. 2.1, ha preferido hacer responsable al asegurador de los daños sufridos por su asegurado —salvo que permitiera conducir autónomamente al vehículo cuando ello no estuviera permitido— o por cualquier otra persona como resultado de un accidente causado por un vehículo automatizado que se conduce a sí mismo cubierto por dicho seguro, en una carretera u otro lugar público en Gran Bretaña.

⁷⁹. La exclusión responde, como apunta VEIGA COPO (2020, 7581), a que el seguro obligatorio cubre los daños que pueda ocasionar el vehículo, no los propios por él sufridos.

Por lo demás, la *Automated and Electric Vehicles Act* incluye, en su art. 2.3, la cobertura de los daños personales, como la muerte o las lesiones temporales, y materiales, pero no la extiende ni a los daños sufridos por el propio vehículo, ni a los que se irroguen a la carga y/o bienes materiales que se encuentren bajo el control del asegurado.

⁸⁰ Pues de ser así, el CCS tampoco se hará cargo del pago de la indemnización, habida cuenta de que el art. 2 RSOA considera que el uso del vehículo, en esas circunstancias, no constituiría hecho de la circulación al establecer que «[...] no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal».

⁸¹ Con todo, como recoge el art. 11.3 TRLRCSCVM, «El perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados en este artículo, y éste podrá repetir en los supuestos definidos en el artículo 10 de esta Ley, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o robo de uso del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción de aquel», en el plazo de prescripción de un año contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado (art. 10 TRLRCSCVM).

⁸² Los presupuestos de fuerza en las cosas y violencia o intimidación en las personas se desprenden de la lectura del art. 237 CP.

⁸³ Advierte el art. 238 CP que «Son reos del delito de robo con fuerza en las cosas los que ejecuten el hecho cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes: [...] 4.º Uso de llaves falsas. 5.º Inutilización de sistemas específicos de alarma o guarda».

⁸⁴ Como ocurre, por ejemplo, cuando se infringe por el asegurado el deber de informar al asegurador del siniestro acaecido *ex art.* 16 LCS.

⁸⁵ Como sucede, por ejemplo, cuando el daño se causa por estar el asegurado bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas.

⁸⁶ Esta acción y omisión respectivamente las sanciona de manera expresa la *Automated and Electric Vehicles Act* al declarar que la póliza de seguro podrá limitar o excluir la responsabilidad del asegurador con respecto a los daños sufridos por su asegurado. Ahora bien, ello carecería de sentido conforme a lo expuesto en este trabajo si partimos de la base de que los daños sufridos por el operador-ocupante quedarían excluidos de base.

Por su parte, el ámbito de la acción de repetición coincidirá con el de las excepciones inoponibles al tercero perjudicado por parte del asegurador, junto con la actuación dolosa del asegurado, pero que sí son válidas frente a este último.

⁸⁷ Y es que el asegurador no podrá oponer excepciones que tomen como base la conducta de su asegurado, pues esta se encuentra al margen de la operatividad de la acción directa. Entre otras excepciones inoponibles pueden señalarse las siguientes: el incumplimiento del deber de declarar el riesgo (arts. 10 y 11 LCS), la suspensión de la cobertura por el impago de la prima (art. 15), el incumplimiento del deber de comunicar el siniestro al asegurador (art. 16) o del deber de salvamento (art. 17) o defensa jurídica (art. 74), la falta de comunicación de la existencia de varios seguros (art. 32) o la infracción del deber de comunicar la transmisión del objeto asegurado (art. 34).

⁸⁸ Entre otras, el pago, la prescripción, la compensación o la remisión de la deuda.

⁸⁹ Por todos, ver el análisis del régimen jurídico aplicable a las excepciones oponibles e inoponibles por el asegurador frente al tercero perjudicado que realiza SÁNCHEZ CALERO (2001, 1339 y ss.).

⁹⁰. El precepto, tras prescribir que el asegurador no podrá oponer al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura distinta de las recogidas en el art. 5 TRLRCSCVM, concreta algunos ejemplos del siguiente modo: «En particular, no podrá hacerlo respecto de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carezcan de permiso de conducir, incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo o, fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente vehículos de motor ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario.

Tampoco podrá oponer aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado la existencia de franquicias.

No podrá el asegurador oponer frente al perjudicado, ni frente al tomador, conductor o propietario, la no utilización de la declaración amistosa de accidente».

⁹¹. El art. 76 LCS contempla la posibilidad de repetir frente al asegurado cuando el daño o perjuicio causado a tercero sea debido a su conducta dolosa. Pero, también, el art. 10 TRLRCS-CVM contempla otras causas, que de inmediato se analizarán y se pondrán en relación con la conducción de vehículos a motor dotados de sistemas de IA.

⁹². Incluso, puede pensarse no solo en la conducta activa propiamente dicha consistente en la manipulación del sistema, sino, también, en la pasiva, traducida en una falta de actualización del dispositivo, que desencadenara un accidente con irrogación de daños a terceros.

⁹³. Con independencia de accionar directamente frente al CCS, el dañado o perjudicado dispondría en su esfera jurídica de una alternativa más, cual sería personarse en el oportuno procedimiento penal incoado y reclamar en él la responsabilidad civil, que aquí se calificaría como *ex delicto*, que hubiera tenido origen, o proceder a efectuar una reserva de acciones para su ejercicio posterior en el plenario civil, de acuerdo con el art. 112 Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que indica que «Ejercitada sólo la acción penal, se entenderá utilizada también la civil, a no ser que el dañado o perjudicado se renunciase o la reservase expresamente para ejercitarla después de terminado el juicio criminal, si a ello hubiere lugar».

⁹⁴. A ELIZALDE SALAZAR (2022, 156), sin embargo, le parece «evidente que algunas de las acciones de repetición recogidas en el artículo 10 de la LRCSCVM desaparecen por el propio funcionamiento del vehículo. Es el caso del apartado a) y del apartado c), sobre la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupeficientes o sustancias psico-trópicas y la falta de permiso de conducción, respectivamente», (la cursiva es nuestra).

⁹⁵. *Ibid.*, *loc. cit.*

⁹⁶. Cuestión distinta es que los conocimientos que haya de adquirir el potencial operador de un vehículo de estas características hayan de ser coincidentes con los que, a día de hoy, se requiere por la legislación administrativa y reglamentaria aplicable en este ámbito concreto.

*Trabajo recibido el 17 de octubre de 2023 y aceptado
para su publicación el 18 de diciembre de 2023*