



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 3 8 1 / 2 0 2 1

(Sección 1.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 15 de julio de 2021.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...), por daños ocasionados en el vehículo, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 341/2021 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. Mediante oficio de 16 de junio de 2021, con registro de entrada en el Consejo Consultivo de Canarias el día 17 de junio de 2021, se solicita por el Sr. Consejero de la Consejería de Gobierno de Presidencia, por delegación del Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, la emisión de dictamen preceptivo en relación con la Propuesta de Resolución (PR) formulada en el curso de un procedimiento de responsabilidad patrimonial por los daños ocasionados, presuntamente, como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario, de titularidad insular.

2. El dictamen se solicita por el Sr. Consejero de la Consejería de Gobierno de Presidencia por delegación del Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, cumpliendo lo previsto en el art. 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC).

3. La preceptividad del dictamen y la competencia del Consejo Consultivo para emitirlo resultan de lo previsto en el art. 11.1.D.e) LCCC, al tratarse de una reclamación formulada en cuantía superior a 6.000 euros dirigida a una de las Administraciones Públicas de Canarias.

* Ponente: Sr. Suay Rincón.

4. La reclamante ostenta legitimación activa en el procedimiento incoado, pues ha sufrido daños materiales derivados, presuntamente, del funcionamiento del servicio público viario, teniendo, por tanto, la condición de interesada en el procedimiento [art. 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP)].

5. La competencia para tramitar y resolver y la legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde al Cabildo Insular de Gran Canaria como administración responsable de la gestión del servicio al que se le atribuye la causación del daño.

6. La reclamación se inició dentro del plazo de un año desde el hecho lesivo. De los datos obrantes en el expediente se deduce que el accidente tuvo lugar el 22 de noviembre de 2020, a las 21:05 horas y la reclamación de responsabilidad patrimonial se interpuso el 9 de febrero de 2021.

7. En el análisis a efectuar son de aplicación, tanto la citada Ley 39/2015, de 1 de octubre, como la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), por tratarse de las normas vigentes al tiempo de iniciarse la reclamación de responsabilidad patrimonial el 5 de febrero de 2021. También resulta aplicable el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares; la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias; y el Reglamento de Carreteras de Canarias aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo.

II

El procedimiento se inició con la presentación del escrito de reclamación el 9 de febrero de 2021, por (...) en nombre de (...), conforme al siguiente relato fáctico:

«PRIMERO. En fecha 22/11/2020, circulaba (...), esposo de la reclamante, sobre las 21:05 horas conduciendo el vehículo propiedad de la también reclamante que iba de ocupante, matrícula (...), haciéndolo por la vía GC-1 de Las Palmas de GC a Mogán, a la altura del punto kilométrico 5, cuando se encuentra una piedra de grandes dimensiones en la vía que no pudo esquivar al ser horario nocturno y dado el tráfico existente por lo que impacta contra la misma produciéndose un arrastre de la piedra enganchada en el vehículo hasta que consigue apartarse de la vía y acceder al arcén.

Que dicho accidente se produjo a causa de la existencia de una piedra de grandes dimensiones en vía, perteneciendo la conservación y mantenimiento de dicha vía al Cabildo Insular de Gran Canaria.

Sobre estos hechos existe atestado realizado por la Guardia Civil de Tráfico, el cual argumenta y señala en su página 3, en la descripción del accidente, lo recién expuesto, indicando expresamente “choque contra obstáculo (piedra de grandes dimensiones) en el carril central de la calzada sentido descendente, vehículo retirado por servicio de grúa.”. Adjuntamos dicho atestado (informe estadístico), una fotografía de la piedra e incluso un video en el que ya no es que se observe claramente la piedra y los daños del vehículo sino es que incluso se pueden ver las marcas dejadas en la vía por el arrastre de la piedra al ser la velocidad permitida la de 80 km/h, además que se indica “sin luz natural y con iluminación artificial no encendida de la vía”, no estimándose velocidad inadecuada conforme se señala en la página 3.

A causa de lo sucedido se ocasionaron daños materiales al vehículo cuyo valor de reparación asciende a 13.676,81 euros, según presupuesto de reparación adjunto junto con informe pericial de daños realizado por perito de la entidad aseguradora del vehículo de la reclamante y fotografía de daños. La pericia señala un valor de mercado ascendente a la cantidad de 7.905,00 euros, inferior por tanto al valor de reparación y a lo que habría que descontar el valor de los restos de 300,00 euros y adicionar un 30% de valor de afección según reiterada jurisprudencia y conforme a la Sentencia del Tribunal Supremo dictada por interés casacional, STS 420/2020, de 14 de julio de 2020, Sala Primera de lo Civil. En virtud de lo expuesto, se reclama la cantidad de 9.886,50 euros (...) ».

III

1. Constan como practicadas las siguientes actuaciones en el curso del presente procedimiento de responsabilidad patrimonial:

1.1. Se presenta la reclamación de responsabilidad patrimonial por (...) en nombre de (...) el 9 de febrero de 2021.

1.2. En la resolución de admisión a trámite de la solicitud se comunica a la interesada el plazo máximo de tramitación y el sentido del silencio administrativo y se le requiere para que acredite la representación con suspensión del plazo de tramitación hasta su efectiva aportación.

1.3. Durante la fase de instrucción se recaba, con fecha 26 de febrero de 2021, informe al servicio administrativo de obras públicas.

1.4. El 4 de marzo de 2021 se acredita la representación.

1.5. El 8 de marzo se emite informe por el Jefe de Servicio Técnico de Obras Públicas. Transcribimos la parte principal de dicho informe:

«Sobre la titularidad de la vía: A fecha 22 de noviembre de 2020 la vía en donde se produjo el presunto accidente es competencia de la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda del Gobierno de Canarias: actuando el Cabildo de Gran Canaria en delegación de competencias en base al Decreto 112/2002; por consiguiente, está suscrito su mantenimiento con la empresa adjudicataria del contrato del Área Metropolitana LPGC.

Sobre el estado meteorológico: No se tiene constancia por parte del 112 de fenómenos meteorológicos adversos (fenómenos costeros, vientos, lluvias etc.) en el día del presunto accidente.

Sobre las características de la vía: la mencionada vía en el tramo objeto del informe es de doble calzada, con cinco carriles de circulación de 3,50 m cada uno, un carril dirección El Cortijo/ Las Terrazas y otro, Dirección El Mirador/ Valle de Jinámar, con 1,2 metros de arcén en su margen derecho y 0,70 metros en su margen izquierdo. La velocidad máxima de la vía es de 100 km/h. Se adjunta foto de la limitación de velocidad de 100 km/hora en ambos márgenes de la calzada, como consta en las señales tipo R-301 situada en la GC-1 p.k. 4+140 calzada derecha (sentido Las Palmas-Sur). En la GC-1 entre p.k. 4+000-5+000 existen mallas de protección de taludes, cuyo objetivo es evitar que se produzcan desprendimientos que puedan afectar a los usuarios de la vía. En el tramo en cuestión existe un talud en roca sana y dura no estratificada y una cuneta junto al pie del talud con un ancho medio de 5 m.

Sobre constancia del accidente: No se tiene conocimiento del presunto accidente de circulación con motivo de la existencia de una piedra en la vía en la zona indicada por el reclamante, ni en los partes de Sala de los operadores de Sala del Centro de Control de La Laja ni en las incidencias del equipo de vigilancia mantenimiento (24 h). Asimismo se adjuntan las incidencias recogidas por el gestor de conservación de ese día 22/11/2020. En él puede corroborarse que no hay incidencias relacionadas en el Pk del reclamante.

Asimismo, no se tiene conocimiento de la existencia de otros accidentes de similares características, ocurridos en el mismo lugar en que tuvo lugar el presunto accidente, ni en horas ni en fechas próximo al mismo.

Sobre los partes de trabajo: Se adjunta copia de los partes de trabajo relativos al tramo y día del incidente. Como se observa, los últimos recorridos realizados por la zona se hicieron ese mismo día de las 7:34 a las 07:50 horas y posteriormente a las 00:15 a las 00:27 horas del día siguiente no apreciándose ninguna piedra en la calzada.

Sobre las tareas de mantenimiento: Las tareas de mantenimiento fueron realizadas correctamente en tiempo y forma. El accidente fue ocasionado por causas ajenas a la empresa encargada a tal fin, ya que el mantenimiento de la vía y los recorridos pertinentes cumplieron los preceptos establecidos».

1.6. Se confiere trámite de audiencia a la interesada el 10 de abril de 2021, constando una notificación a su representante el 15 de abril de 2021

1.7. Se formula PR el 3 de junio de 2021, desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por (...) en nombre de (...)

2. El plazo máximo para resolver es de seis meses transcurrido el cual se entiende desestimada la reclamación de responsabilidad patrimonial [arts. 21, 24.3.b) y 91.3 LPACAP]; sin embargo, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente pudiendo decidir sin vinculación al sentido del silencio desestimatorio producido, sin perjuicio de los efectos administrativos y, en su caso, económicos que la demora pueda comportar.

IV

1. La PR de fecha 3 de junio de 2021 desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por (...) en nombre de (...), por no quedar acreditada la relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento normal o anormal del servicio de mantenimiento de carreteras del Cabildo de Gran Canaria.

2. En el presente expediente se reclama responsabilidad patrimonial al Cabildo Insular de Gran Canaria por los daños materiales sufridos por el vehículo de la reclamante como consecuencia del accidente sufrido por (...), cuando conducía junto a ella, mientras circulaba por la vía GC-1 de Las Palmas de Gran Canaria a Mogán, a la altura del punto kilométrico 5, encontrándose una piedra de grandes dimensiones en la vía que no pudo esquivar al ser horario nocturno y no existir iluminación, produciéndose el arrastre de la piedra enganchada en el vehículo hasta que consigue apartarse de la vía y acceder al arcén.

La jurisprudencia ha precisado (entre otras STS de 26 de marzo de 2012; STS de 13 de marzo de 2012; STS de 8 de febrero de 2012; STS de 23 de enero de 2012) que *«para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son necesarios los siguientes requisitos:*

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

- Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa inmediata y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir alterando el nexo causal.

- Ausencia de fuerza mayor.
- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño».

Pues bien, de entrada, cabe apreciar que la reclamante ha alcanzado a probar la realidad del hecho lesivo y sus consecuencias, y ello es así, en virtud de lo expuesto en el informe de la fuerza policial actuante, confirmándose que el siniestro se produjo por la existencia de una piedra de considerable tamaño en la calzada, en la forma relatada por la interesada.

Sin embargo, conforme a la doctrina jurisprudencial antes trascrita, no basta con la acreditación de la expresada circunstancia para el surgimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Como ha reiterado también en múltiples ocasiones este Consejo Consultivo, requisito indispensable para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es que el daño alegado sea consecuencia de dicho funcionamiento.

El art. 32 LRJSP exige para que surja la obligación de indemnizar de la Administración que el daño alegado debe ser causado por el funcionamiento normal o anormal de un servicio público. Ni siquiera basta, por tanto, que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que este haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad. Para ello, es necesario que el hecho o conducta que se alega como causa del daño pertenezca al ámbito de actividad o funcionamiento del servicio.

Y, así las cosas, con base en la jurisprudencia, este Consejo Consultivo igualmente ha venido a recordar de forma reiterada la distribución de la carga de la prueba a los efectos que acaban de expresarse.

La carga de probar el nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Sobre la Administración, en cambio, recae el «*onus probandi*» de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción; sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los

hechos que pesa sobre la Administración y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC), que permite trasladar el «onus probandi» a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo, pero que no tiene el efecto de imputar a la Administración toda lesión no evitada, ni supone resolver en contra de aquella toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012).

Lo que, por tanto, procede ahora es determinar de qué modo han de proyectarse las precedentes consideraciones sobre el supuesto concreto objeto de este Dictamen.

3. En el supuesto que nos ocupa, del atestado de la Guardia Civil de Tráfico se deduce la existencia del necesario nexo causal entre el daño y el anormal funcionamiento del servicio público viario, por la existencia de un obstáculo en la carretera y el inadecuado mantenimiento en buen estado de los taludes de la misma, sin que, además, se infiera de dicho atestado la interferencia de la conducta de la perjudicada en la producción del hecho, al no constar el incumplimiento de los límites de velocidad permitidos

En casos como el que se analiza, por ejemplo, en el Dictamen 151/2013, de 30 abril, este Consejo Consultivo ha manifestado:

«4. Además, en relación con el funcionamiento del Servicio, y conectado con lo anteriormente expuesto, cabe afirmar que el funcionamiento del mismo ha sido inadecuado, pues resulta insuficiente que se acuda a los distintos puntos de las carreteras cuando se produce un desprendimiento o que se revisen las mismas cuando hay alerta de temporal, puesto que ello sólo constituye una parte de las obligaciones y tareas precisas para garantizar la seguridad de los usuarios.

Asimismo, que se limpie la carretera sólo es parte de la prestación del servicio, siendo lo fundamental el saneamiento de los taludes y el proporcionar y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para evitar tales desprendimientos o por lo menos paliar sus efectos, ya que son los medios preventivos los más eficaces para que el servicio público se cumpla de forma adecuada», todo lo cual resulta ser de plena aplicación a este supuesto».

En el presente caso, como ya se ha indicado, las pruebas presentadas por la reclamante sobre la producción de los hechos acreditan, por una parte, el hecho dañoso y el lugar exacto en que se produce; así como la falta de señalización del obstáculo o de peligro por desprendimientos y la existencia de una piedra de considerable tamaño en la calzada.

Y la Administración, en cambio, no prueba ni circunstancias de fuerza mayor ni si la conducta de la perjudicada contribuyera a la producción del accidente. Lejos de

ello, lo que resulta del expediente es además que no ha alcanzado a probar la diligencia en las condiciones de prestación del servicio que le son exigibles, sea en punto al mantenimiento de los taludes en buen estado (no resulta probado que en el lugar exacto del accidente existieran mallas de protección de los taludes, aunque existan en las proximidades), la suficiencia de la supervisión realizada por el personal de mantenimiento (que pasó por allí a primera hora de la mañana ocurriendo el accidente por la noche), o la existencia de una iluminación adecuada en la zona a la hora en que ocurre el accidente; la desvinculación de la conexión causal de todas estas circunstancias, en fin, con la producción del accidente.

4. En cuanto a la cuantificación del daño, han resultado probados los daños materiales y su valoración económica. Es razonable la cantidad solicitada por la reclamante (una cantidad superior al valor del mercado e inferior al coste de reparación del vehículo), según el informe pericial de peritación que acompaña como fundamento y que consta en el expediente; y de acuerdo también con las alegaciones que la interesada esgrime en su defensa y que están contenidas en su escrito de reclamación de responsabilidad patrimonial.

Resulta congruente, por un lado, con los términos establecidos por nuestra doctrina, por ejemplo, en el Dictamen 86/2020, que a su vez invoca otros anteriores:

«En el ya mencionado Dictamen 223/2019, cuyo objeto es de gran similitud al del presente asunto, se afirma que:

Sobre esta cuestión ya nos hemos pronunciado en anteriores Dictámenes (Dictámenes 662/2011, de 1 de diciembre y 102/2017, de 23 de marzo, y 463/2018, de 18 de octubre, entre otros), en los que hemos aplicado nuestra doctrina sobre la “restitutio in integrum”, recogida de la jurisprudencia. Así, en nuestro Dictamen 102/2017, reproduciendo también lo señalado en el Dictamen 662/2011, decíamos lo siguiente:

“Es correcta, pues, la Propuesta de Resolución en lo referente a la exigencia de responsabilidad y, además, plena en este supuesto por lo expuesto, sin embargo no es adecuada en lo concerniente a la valoración del daño y, por ende, a la determinación de la cuantía de la indemnización, sin que aquélla pueda limitarse al mero valor venal del vehículo, debiéndose aplicar el principio de reparación integral del daño, si bien que ajustado al valor del bien, sin generar enriquecimiento injusto o desproporción entre el valor real del bien, incluido el de su uso, y la cuantía solicitada, en función del costo de reparación del vehículo accidentado.

En este sentido, de acuerdo con doctrina de este Organismo, en línea, esencialmente, con jurisprudencia mayoritaria de los Tribunales, singularmente del Tribunal Supremo, no basta al respecto el valor venal del vehículo, debiéndose reponer al interesado,

razonablemente, en la situación previa al hecho lesivo, cuando disponía de un vehículo en condiciones apropiadas de uso a todos los efectos, no procediendo obligarle al sobrecosto que supondría su sustitución por disponer al efecto tan sólo de la cuantía correspondiente a su valor venal.

Por tanto, la indemnización ha de partir de una valoración superior a éste, aproximada al efectivo valor del vehículo al ocurrir el accidente más una cantidad que repare la falta de uso y la necesidad de adquirir otro vehículo, aunque no proceda que alcance la cuantía de la reparación del vehículo que exceda, no ya el valor del mercado del vehículo, sino que incluso se aproxime a su adquisición de primera mano”, doctrina que también es de aplicación a este caso».

Y, asimismo, se acomoda el planteamiento que la reclamante intenta hacer valer a la doctrina refrendada recientemente por la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Concretamente, de la STS 420/2020, de 14 de julio. Sala de lo Civil, extractamos, aunque con algún pormenor dada su relevancia, algunos de sus pasajes, que resultan perfectamente atendibles:

«Procede, en consecuencia, resolver el recurso de casación interpuesto, analizando la cuestión debatida, que radica en determinar la forma procedente de resarcimiento de los daños materiales ocasionados a un vehículo automóvil, en accidente de circulación, cuando el coste de reparación excede manifiestamente del valor venal (o valor de venta en el mercado del vehículo siniestrado), e incluso, del valor de compra en el mercado de segunda mano de un vehículo de las mismas características. Cuestión controvertida que abordaremos en los apartados siguientes:

1.- Consideraciones generales sobre la indemnidad de la víctima como principio resarcitorio rector ante los daños injustamente sufridos

La responsabilidad civil no se explica sin la existencia del daño. Puede concurrir una responsabilidad civil sin culpa, pero no es viable sin menoscabo, perjuicio o dolor ajeno. La causación del daño, cuando concurre un título de imputación jurídica, justifica la transferencia o endoso del perjuicio sufrido del patrimonio de la víctima al del causante, al que se le impone, por elementales exigencias de decencia en las relaciones humanas, la obligación de resarcirlo. La regulación normativa de la responsabilidad civil busca los presupuestos necesarios para la determinación del sujeto que ha de asumir tan elemental obligación.

El art. 1902 del CC (LEG 1889, 27) obliga a reparar el daño causado. La búsqueda de la indemnidad del perjudicado se convierte en pilar fundamental del sistema, que informa los artículos 1106 y 1902 del CC, y exige el restablecimiento del patrimonio del perjudicado al estado que tendría antes de producirse el evento dañoso (sentencias 260/1997, de 2 de abril

(RJ 1997, 2727); 292/2010, de 6 de mayo (RJ 2010, 4810) y 712/2011, de 4 de octubre (RJ 2011, 6703)).

En definitiva, nuestro sistema de responsabilidad civil está orientado a la reparación del daño causado, bien in natura o mediante su equivalente económico (indemnización). Manifestación normativa de lo expuesto la encontramos en el art. 33 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (RCL 2004, 2310), cuando establece que el principio de reparación íntegra busca “asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos”.

En el sentido expuesto, se manifiesta la sentencia 247/2015, de 5 de mayo (RJ 2015, 1725), cuando declara que: “ (...) el resarcimiento tiene por finalidad volver el patrimonio afectado a la disposición en que se encontraría de no haber mediado el incumplimiento o acto ilícito, lo que se conoce como restitutio in integrum”.

2.- El resarcimiento del perjudicado no puede suponer para éste un beneficio injustificado. Existencia de límites al deber de reparar o indemnizar el daño

El daño ha de ser resarcido, pero también en su justa medida. No puede convertirse en beneficio injustificado para el perjudicado. De esta manera, para el contrato de seguro, lo proclama expresamente el art. 26 de su ley reguladora 50/1980, de 8 de octubre (RCL 1980, 2295), cuando norma que “el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado”.

A ese equitativo resarcimiento del daño se refiere la sentencia 208/2011, de 25 de marzo (RJ 2011, 3017), cuando señala que la “ (...) finalidad de la indemnización es la de reparar el daño causado y no la de enriquecer al perjudicado”. De igual forma, se expresa la sentencia 712/2011, de 4 de octubre (RJ 2011, 6703), al reafirmar que los tribunales han de ponderar las circunstancias concurrentes para evitar que se produzca una indeseable situación de tal clase. O, en el mismo sentido, la sentencia 482/1981, de 15 de diciembre.

3.- El resarcimiento del daño habrá de ser racional y equitativo, no se puede imponer al causante una reparación desproporcionada o un sacrificio económico desorbitado que sobrepase la entidad real del daño

En los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil se establecen tales límites. Y así, en el art. 10:104, bajo el epígrafe “reparación en forma específica”, se señala que: “En lugar de la indemnización, el dañado puede reclamar la reparación en forma específica en la medida en que ésta sea posible y no excesivamente gravosa para la otra parte”.

Y, en el art. 10:203, concerniente a la “pérdida, destrucción y daño de cosas”, norma, en su apartado (1), que:

“Cuando una cosa se pierde, destruye o daña, la medida básica de la indemnización es su valor y, a estos efectos, es indiferente que la víctima quiera sustituir la cosa o repararla. No

obstante, si la víctima la ha sustituido o reparado (o lo va a hacer) puede recuperar el mayor gasto si tal actuación resulta razonable”.

En los daños materiales, la reparación del objeto dañado es la forma ordinaria de resarcimiento del daño sufrido. Ahora bien, este derecho a la reparación in natura no es incondicional, sino que está sometido a los límites de que sea posible -naturalmente no es factible en todos los siniestros- y que no sea desproporcionado en atención a las circunstancias concurrentes. O dicho de otra manera, siempre que no se transfiera al patrimonio del causante una carga económica desorbitante. La forma de resarcimiento del daño pretendida ha de ser razonable y la razón no se concilia con peticiones exageradas, que superen los límites de un justo y adecuado resarcimiento garante de la indemnidad de la víctima.

En definitiva, el derecho del perjudicado a obtener la reparación del daño como cualquier otro no puede ser ejercitado de forma abusiva o antisocial (art. 7 del CC), sino que queda circunscrito a la justa compensación, encontrando sus límites en la proporcionada satisfacción del menoscabo sufrido al titular del bien o derecho dañado.

Incluso, la sentencia 79/1978, de 3 de marzo, que se viene citando como manifestación de un incondicionado derecho de opción del perjudicado para exigir la reparación in natura, utiliza como razonamiento la proximidad del precio del valor de reparación del vehículo siniestrado y el de sustitución de otro similar en el mercado, al señalar que “ (...) como ocurre en este caso, ambos valores se aproximan sensiblemente, como se da por acreditado en el quinto considerando de la sentencia de primer grado”; es decir, que la precitada resolución no dejaba de contemplar ni, por lo tanto, descartaba que fueran objeto de ponderación y correlativo tratamiento específico los supuestos de antieconómicas reparaciones.

4.- Valoración de las circunstancias concurrentes en el supuesto de daños derivados de la circulación de vehículos de motor

En el caso litigioso, nos hallamos ante un daño material causado en un automóvil propiedad del demandante, con las connotaciones específicas de los objetos de tal clase, que deben de ser ponderadas a la hora de resarcir el daño.

En efecto, los vehículos de motor son bienes perecederos, que se deterioran y agotan con su uso y, por lo tanto, se devalúan con el tiempo. Es manifestación normativa de lo expuesto que a efectos fiscales se publican precios medios de venta aplicables a los vehículos de motor, en atención a su marca y modelo, con sus correlativas tablas de depreciación por el transcurso del tiempo (anexo IV de la Orden HAC/1273/2019, de 16 de diciembre (RCL 2019, 1941)).

En consecuencia, es habitual que sus dueños se vean obligados a sustituirlos por otros, dándolos de baja o vendiéndolos a terceros, cuando todavía conservan un valor de uso susceptible de transmisión onerosa.

Otra circunstancia a ponderar es la existencia de un mercado, bien abastecido, de vehículos de ocasión, en el cual es posible la adquisición de un vehículo de similares características al que se venía disfrutando sin excesivas dificultades.

Por otra parte, el adquirente consumidor cuenta con la protección dispensada por la legislación tuitiva de consumidores y usuarios, que se extiende a los vehículos de segunda mano u ocasión (art. 123 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (RCL 2007, 2164y RCL 2008, 372)); o cuando la relación sea entre particulares o profesionales las previsiones del art. 1484 CC, relativas al saneamiento por vicios ocultos, o incluso la aplicación de la doctrina del aliud pro alio, en casos de inhabilidad del vehículo adquirido en sustitución del siniestrado.

Constituye elemental máxima de experiencia que la circulación de vehículos de motor es fuente generadora de indiscutibles riesgos sometidos a un sistema de aseguramiento obligatorio, siendo pues desgraciadamente habitual los siniestros viarios y la necesidad de asumir el resarcimiento tanto de los daños corporales como de los materiales causados, hallándose aquéllos, a diferencia de éstos, sometidos a un sistema tabular de preceptiva aplicación (art. 33.5 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, sobre el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad y seguro en la circulación de vehículos de motor, tras modificación por Ley 35/2015, de 22 de septiembre (RCL 2015, 1435)).

Cuando se trata de daños materiales, el natural resarcimiento del daño se obtiene generalmente por medio de la efectiva reparación de los desperfectos sufridos en un taller especializado, cuyo coste el perjudicado repercute en el autor del daño o en las compañías aseguradoras, que abordan directamente el coste de la reparación o lo resarcen a través de acuerdos entre ellas. Es cierto que la reparación puede implicar una cierta ventaja para el dueño del vehículo dañado, derivada de la sustitución de las piezas viejas deterioradas por el uso por otras nuevas en óptimas condiciones, pero tampoco el resarcimiento del perjudicado es susceptible de llevarse a efecto de forma matemática, por lo que dichos beneficios son tolerables y equitativos, como también no deja de ser cierto que el valor del vehículo se devalúa al sufrir el siniestro que lo deteriora. Esta concreta forma de resarcimiento se reconduce, sin más complicación, a la simple valoración del importe de la reparación llevada a efecto.

5.- Análisis específico de los supuestos en los que la reparación sea manifiestamente superior al valor de un vehículo similar

No se cuestiona el derecho, que compete al dueño del vehículo, a abordar su reparación, postular que se lleve a efecto, o exigir, en su caso, la indemnización correspondiente. Cosa distinta es que pueda imponer unilateralmente la reparación o endosar el coste de la misma

al causante del daño, prescindiendo del importe al que se eleve la mano de obra y las piezas de repuesto necesarias para ejecutar la reparación del vehículo en los supuestos de siniestro total.

En efecto, la problemática se suscita, cuando siendo la reparación viable, así como sería y real la intención del dueño de llevarla a efecto, o incluso se haya abordado y sufragado su precio, se pretenda repercutir el importe de la misma al causante del daño, a pesar de ser el coste de aquélla manifiestamente desproporcionado con respecto al valor del vehículo al tiempo del siniestro.

Tal cuestión no es novedosa, pues se suscita habitualmente ante los tribunales de justicia, existiendo criterios resolutorios, no siempre coincidentes, en las sentencias dictadas por nuestras Audiencias Provinciales, lo que justifica el interés casacional, como fundamento del recurso de casación interpuesto. Ya esta misma Sala 1.^a, en sentencia de Pleno 338/2017, de 30 de mayo (RJ 2017, 2491), intentó abordar dicha problemática, si bien insubsanables defectos procesales de formalización del recurso de casación impidieron fijar doctrina jurisprudencial al respecto.

Sobre tal cuestión, amén de la precitada sentencia 79/1978, de 3 de marzo, se pronunció, de forma indirecta y sin constituir específico motivo de casación, la sentencia 347/1996, de 24 de abril (RJ 1996, 3020), tratándose de un caso de error judicial, en el cual se consideró lógica y razonable, a tales y exclusivos efectos, la decisión del órgano unipersonal de la Audiencia Provincial, que avaló la negativa de la entidad recurrente a sufragar la reparación del vehículo siniestrado, en los supuestos en que el valor de dicha reparación fuera muy superior al venal, en cuyo caso será este último importe el procedente para fijar la correspondiente indemnización, incrementándolo en la cantidad necesaria para cubrir los gastos de adquisición de otro vehículo de similares características y el posible valor de afección si lo hubiere.

En la sentencia 48/2013, de 11 de febrero (RJ 2013, 2007), no se cuestionaba el criterio de la Audiencia de cuantificar los daños del vehículo conforme al valor venal, más el incremento necesario en concepto de valor de afección; sino que se pretendía que dicho valor se incrementase del 20% al 50%, lo que fue desestimado, dado que “las diferencias están amparadas en supuestos concretos que han sido debidamente ponderados en las dos sentencias de instancia”.

Pues bien, desde esta perspectiva, hemos de señalar que no existe un incondicionado ius electionis (derecho de elección) del dueño del vehículo siniestrado para repercutir contra el causante del daño el importe de la reparación, optando por esta fórmula de resarcimiento, cuando su coste sea desproporcionado y exija al causante del daño un sacrificio desmedido o un esfuerzo no razonable.

En consecuencia, cuando nos encontremos ante una situación de tal clase, que se produce en los supuestos en los que el importe de la reparación resulte muy superior con respecto al valor de un vehículo de similares características, no es contrario a derecho que el resarcimiento del perjudicado se lleve a efecto mediante la fijación de una indemnización equivalente al precio del vehículo siniestrado, más un cantidad porcentual, que se ha denominado de recargo, de suplemento por riesgo o confianza, y que, en nuestra práctica judicial, se ha generalizado con la expresión de precio o valor de afección, que comprenderá el importe de los gastos administrativos, dificultades de encontrar un vehículo similar en el mercado, incertidumbre sobre su funcionamiento, entre otras circunstancias susceptibles de ser ponderadas, que deberán ser apreciadas por los órganos de instancia en su específica función valorativa del daño».

La cuantía de la indemnización deberá actualizarse a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad con arreglo al Índice de Garantía de la Competitividad, fijado por el Instituto Nacional de Estadística, y de los intereses que procedan por demora en el pago de la indemnización fijada, los cuales se exigirán con arreglo a lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (art. 34.3 LRJSP).

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución, por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada el 9 de febrero de 2021, por (...) en nombre de (...), se considera no conforme a Derecho, debiendo indemnizar a la reclamante en la cantidad de 9.886,50 euros con la actualización e intereses que procedan.