



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 4 9 6 / 2 0 2 2

(Sección 1.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 19 de diciembre de 2022.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), por daños ocasionados en el vehículo, ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 459/2022 ID)\**.

## F U N D A M E N T O S

### I

1. Se somete a la consideración de este Consejo Consultivo la Propuesta de Resolución dictada en el seno del procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial n.º 34/2021/RP tramitado por el Excmo. Cabildo Insular de La Palma en relación con los presuntos daños irrogados a (...) derivados del funcionamiento del servicio público de carreteras de su competencia.

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, según lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias -en adelante, LCCC-, habida cuenta de que la cantidad reclamada por la interesada -14.474,39 €-, supera los límites cuantitativos establecidos por el precitado artículo de la LCCC.

La legitimación para la solicitud de dictamen le corresponde al Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma (art. 12.3 de la LCC).

3. En el análisis a efectuar resultan de aplicación, tanto la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común -en adelante, LPACAP- como la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público -en adelante, LRJSP- (arts. 32 y ss). También resulta aplicable la de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local -en adelante, LRBRL- (art. 54); la Ley

---

\* Ponente: Sra. de Haro Brito.

8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares -en adelante, LCI-; 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.

4. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva.

En este sentido, se ha de indicar que la reclamante ostenta la condición de interesada, en cuanto titular de un interés legítimo [art. 4.1, letra a) de la LPACAP, en relación con el art. 32 de la LRJSP], puesto que alega daños sufridos en su esfera jurídica como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento anormal de un servicio público de titularidad insular. En efecto, en el presente caso se cumple el requisito del interés legítimo y, por ende, del derecho a reclamar de la interesada, tras acreditar la titularidad del vehículo por cuyos daños se reclama, de acuerdo con lo dispuesto en el citado art. 32.1 de la LRJSP. Por lo tanto, la Sra. (...) tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) de la LPACAP.

Por otra parte, la competencia para tramitar y resolver el expediente de responsabilidad patrimonial le corresponde al Cabildo de La Palma, al ser titular del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el hecho dañoso [art. 6.2.c) de la LCI en relación con el art. 10.3 de la LCC].

5. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1 de la LPACAP (circunstancia esta que no es cuestionada por la Propuesta de Resolución). En este sentido, se ha de indicar que el evento por cuyos daños se reclama tuvo lugar el día 24 de agosto de 2021 y la reclamación de responsabilidad patrimonial se interpuso el día 13 de septiembre de 2021.

6. 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.

7. La competencia para resolver el presente procedimiento de responsabilidad patrimonial le corresponde al Presidente del Cabildo Insular de La Palma (art. 92, párrafo segundo de la LPACAP en relación con el art. 124 y la disposición adicional decimocuarta de la LRBRL y el art. 21.2 del Reglamento Orgánico de Gobierno, Administración y Funcionamiento del Cabildo Insular de La Palma, aprobado

definitivamente en la sesión plenaria celebrada el 30 de enero de 2018) -Fundamento de Derecho tercero de la Propuesta de Resolución-.

## II

1. La reclamante insta la incoación de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, para el reconocimiento del derecho a una indemnización por los daños y perjuicios causados, presuntamente, por el funcionamiento del servicio público de carreteras del Cabildo Insular de La Palma. En este sentido, la interesada expone lo siguiente en su escrito de reclamación inicial:

*« (...) el pasado día 24 de agosto 2021, en torno a las 11:50 horas de la mañana, cuando viajaba en calidad de acompañante, en el vehículo de mi propiedad, (...) Polo, matrícula, (...), conducido por mi hermana, Escolástica (...), lo hacíamos por la carretera de Las Angustias, LP-1, dirección Los Llanos de Aridane y al llegar al km.101, lugar conocido por "Curva del Chivato", sentimos un fuerte golpe en el capot del vehículo, deteniéndose el mismo inmediatamente. Una vez detenido el vehículo, observé que el golpe había sido producido por una piedra que se desprendió del lateral izquierdo de la vía, ocasionándole daños de consideración en la parte delantera izquierda.*

*Inmediatamente, notifiqué los hechos al 112, presentándose posteriormente la Guardia Civil de Tráfico y un operario de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma».*

A la vista de lo anterior, la reclamante solicita la indemnización de los daños materiales que sufrió el vehículo -de su propiedad- siniestrado (*« (...) reclamación del coste de reparación del vehículo y perjuicios causados»*).

2. Mediante escrito de 3 de diciembre de 2021 la perjudicada determina el importe reclamado en concepto de daños materiales causados al vehículo siniestrado, fijando la cuantía indemnizatoria en un total de 14.474,39 €.

## III

Los principales trámites del procedimiento de responsabilidad patrimonial son los siguientes:

1. La reclamación de responsabilidad patrimonial se inicia mediante escrito con registro de entrada en el Cabildo Insular de La Palma el día 13 de septiembre de 2021, en el que, como ya se ha indicado anteriormente, la interesada solicita el resarcimiento de los daños materiales (rotura de la parte delantera izquierda del vehículo marca (...) Polo con n.º de ) sufridos a raíz del siniestro (desprendimiento de piedras desde el talud izquierdo de la vía) ocurrido el día 24 de agosto de 2021

mientras circulaba en el vehículo de su propiedad por la carretera LP-1, sentido Argual, a la altura del p.k.101, en el lugar conocido como «*Curva del Chivato*».

2. Con fecha 23 de noviembre de 2021 se acuerda requerir a la interesada para que subsane su reclamación inicial. Trámite que es debidamente cumplimentado por esta el día 16 de diciembre de 2021, a través de la aportación de los documentos y justificaciones que les fueron solicitados.

3. Mediante Decreto n.º 1181/2022, de 17 de febrero de 2022, del presidente del Cabildo Insular de La Palma, se admite a trámite la reclamación formulada y se designa secretaria e instructora del expediente de responsabilidad patrimonial. Dicho Decreto consta debidamente notificado a la interesada.

4. Con fecha 17 de marzo de 2022, el órgano instructor acuerda solicitar los siguientes informes: a) Informe del Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil; b) Informe del servicio cuyo funcionamiento haya ocasionado la presunta lesión indemnizable; en este caso, del Servicio de Infraestructuras; y c) Informe pericial de la compañía aseguradora contratada por el Cabildo de La Palma para la cobertura de este tipo de siniestros.

Los citados informes son emitidos con fecha 29 de marzo, 6 de abril y 11 de mayo de 2022, respectivamente.

Asimismo, consta en el expediente la evacuación -con fecha 14 de octubre de 2021- de informe técnico por parte del Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma, en el que se hace constar que la Institución insular « (...) *tiene las competencias en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de la vía LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", y concretamente, en el p.k. donde se ha producido el accidente reclamado*».

5. Con fecha 19 de mayo de 2022 el órgano instructor acuerda la apertura del periodo probatorio, concediéndole un plazo de diez días a la interesada para que concretase los medios de prueba de que intentara valerse.

De igual manera, se le requiere para que presente, en el caso de que el vehículo siniestrado haya sido reparado, « (...) *factura original debidamente emitida (en el caso de no haber sido aportada con anterioridad) y justificante del abono de la misma (copia de la transferencia, ticket o cheque del pago realizado), no albarán ni preforma, ni presupuesto de valoración, relativa a la cuantía por Vd. abonada con motivo de los daños sufridos, que tengan vinculación directa con el accidente denunciado*».

El precitado acuerdo consta debidamente notificado a la interesada.

6. Con fecha 8 de junio de 2022 la reclamante formula escrito de alegaciones en el que advierte « (...) que el vehículo no pudo ser reparado al no disponer del presupuesto económico. Por tal motivo y a fin de evitar más gastos, se le dio de baja en Tráfico».

7. Mediante acuerdo del órgano instructor de 14 de julio de 202, notificado a la interesada el día 18 de ese mismo mes y año, se concede a esta el correspondiente trámite de audiencia. Transcurrido el plazo legalmente establecido, la reclamante no formula alegaciones.

8. Con fecha 4 de octubre de 2022 se formula Propuesta de Resolución en cuya virtud se estima la reclamación de responsabilidad patrimonial interpuesta por (...) y se acuerda indemnizar a la reclamante en la cantidad de 8.320 €, en concepto de daños materiales.

9. Consta en el expediente tramitado la emisión de informe jurídico de 7 de noviembre de 2022 y de informe favorable de la Intervención, emitido el día 8 de ese mismo mes y año.

10. Mediante oficio de 9 de noviembre de 2022 [con registro de entrada en este Organismo Consultivo al día siguiente], se solicita la evacuación del dictamen del Consejo Consultivo de Canarias [art. 81.2 de la LPACAP en relación con los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la LCCC].

## IV

1. La Propuesta de Resolución sometida al análisis de este Consejo Consultivo estima la reclamación efectuada por la interesada, considerando el órgano instructor que ha resultado acreditada la existencia de nexo causal entre el actuar administrativo y los daños reclamados. No obstante, entiende que la valoración de los daños materiales efectuada por la reclamante no es adecuada.

2. En cuanto al hecho lesivo, ha quedado demostrada su realidad, así como la fecha y circunstancias en las que se produce el siniestro, tal y como se desprende del informe del Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil de 29 de marzo de 2022 y del propio informe del Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma de 6 de abril de 2022. Asimismo, la realidad del evento dañoso no es puesta en entredicho por la Administración Pública.

Por otro lado, constan igualmente acreditadas en el expediente las consecuencias derivadas del citado evento dañoso, es decir, los daños materiales sufridos por el vehículo siniestrado. Daños materiales cuya realidad no es contradicha por el órgano instructor.

De esta manera resulta acreditado que el día 24 de agosto de 2021, sobre las 11:50 horas, (...) circulaba con el vehículo de su propiedad (marca (...) Polo, con n.º de , y que era conducido por su hermana, D.ª Escolástica (...)) por la carretera LP-1, «Circunvalación Norte», sentido Argual, a la altura del p.k.101, en el lugar conocido como «Curva del Chivato», cuando de manera sorpresiva se produjo un desprendimiento de piedras provenientes del talud existente en el margen izquierdo de la calzada; ocasionándose un fuerte impacto sobre el vehículo precitado, sin que la conductora pudiera esquivar los fragmentos de roca desprendidos.

Como consecuencia del siniestro, se produjeron daños materiales en el vehículo (aplastamiento del lateral izquierdo del automóvil, tal y como se puede constatar en el reportaje fotográfico aportado por el Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil).

Por lo demás, se está en presencia de un daño evaluable económicamente, efectivo e individualizado en relación con una persona -art. 32.2 de la LRJSP-, tal y como exige la doctrina jurisprudencial (v.gr., Sentencia n.º 101/2019, de 13 de marzo, de la Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias con sede en Santa Cruz de Tenerife -Rec. 252/2018-).

3. En lo que respecta al funcionamiento del servicio público de carreteras, este ha sido deficiente. En este sentido, se constata en las actuaciones que no se ha efectuado un adecuado control y saneamiento de los taludes contiguos a la carretera LP-1, siendo, cuanto menos, insuficientes las medidas adoptadas para impedir y/o limitar los efectos de los desprendimientos como el acaecido en el presente asunto.

3.1. En este sentido, se hace necesario traer a colación la doctrina de este Consejo Consultivo en asuntos análogos al planteado en las presentes actuaciones. Así, en nuestro Dictamen 338/2019, de 3 de octubre, se puede leer lo siguiente:

*« (...) en casos como el que se analiza, este Consejo Consultivo ha manifestado en el Dictamen 151/2013, de 30 abril que: «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».*

Por su parte, el Dictamen 179/2014, de 14 de mayo, se pronuncia en los siguientes términos:

*«Antes de entrar en el fondo del asunto, hemos de recordar que el servicio público interviniente en los hechos fue el de carreteras, servicio que comprende no sólo su adecuada construcción, sino el correcto mantenimiento de los elementos integrantes de la vía en las debidas condiciones de seguridad para sus usuarios; seguridad que debe exigirse no sólo en relación a los elementos materiales que son el soporte directo de un servicio público que permite la circulación de personas y mercancías (condiciones del firme, elementos de seguridad de la carretera, señalización, etc.), sino, además, respecto a los márgenes o taludes de la carretera, en los que no deben existir elementos potencialmente peligrosos para los usuarios de aquélla. Por lo tanto, la Administración es responsable del mantenimiento de los laterales de las vías públicas en condiciones tales que de los mismos no caigan objetos que puedan constituir un serio peligro para la seguridad del tráfico rodado.*

*En todo caso, el servicio implicado deberá adoptar todas aquellas medidas oportunas que, a fin de evitar riesgos para los usuarios de la carretera, se estimen pertinentes en atención a las características geológicas del entorno».*

3.2. El deficiente funcionamiento del servicio público de carreteras queda confirmado a través del informe de 6 de abril de 2022, elaborado por el Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma (art. 81.1 de la LPACAP), en el que se formulan las siguientes conclusiones:

*« (...) corresponde al Cabildo Insular de La Palma, respecto a la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", la actividad de conservación y mantenimiento de la misma, lo que supone la obligación de mantenerla en las mejores condiciones de seguridad para el tráfico rodado pero también que los elementos accesorios de la misma o los elementos, naturales o no, existentes en la zona demanial aledaña, laderas, taludes, márgenes, etc., no sean fuente de inseguridad, riesgo o peligro para los usuarios de la vía, es decir, que la vía se ha de mantener en las condiciones constructivas que proporcionen dicha seguridad.*

*Consta acreditado en el expediente la existencia de "DESPRENDIMIENTO", concretamente en el punto kilométrico 101+000 de la carretera LP-1 "CIRCUNVALACIÓN NORTE", ello supone que las obligaciones del titular de la vía en cuanto al mantenimiento de la vía no se han cumplido correctamente*

*(...) ».*

Así pues, no se ha acreditado por la Administración insular un correcto funcionamiento de la prestación del servicio público de mantenimiento de vías públicas. Antes al contrario: la propia Propuesta de Resolución admite que el Cabildo Insular de la Palma, entidad pública responsable del servicio de conservación y mantenimiento de la vía pública en la que acontece el siniestro -Fundamento de Derecho segundo y conclusión séptima de la Propuesta de Resolución-no ha cumplido convenientemente con las obligaciones que, en este sentido, le son propias - conclusiones quinta y octava del precitado documento jurídico-.

4. Finalmente, ha quedado probada la concurrencia de relación causal entre el funcionamiento del servicio y los daños sufridos por la interesada, no concurriendo concausa, pues la inmediatez del desprendimiento hace imposible a la afectada esquivar el desprendimiento. Dicha relación de causalidad se deduce del propio contenido del informe emitido por el servicio cuyo funcionamiento ha ocasionado la presunta lesión indemnizable y, a su vez, es reconocida por el órgano instructor en la Propuesta de Resolución (conclusión octava).

5. En cuanto a la valoración del daño, es necesario efectuar las siguientes consideraciones.

5.1. Inicialmente, la interesada reclama el resarcimiento de los daños materiales irrogados al vehículo siniestrado, cuantificando estos en un importe de 14.474,39 €, correspondientes a la valoración (efectuado por su compañía aseguradora -(...), (...)-) de las labores de reparación del automóvil.

No obstante, con fecha 8 de junio de 2022 la reclamante formula escrito de alegaciones en cuya virtud pone en conocimiento de la Entidad Pública Insular « (...) que el vehículo no pudo ser reparado al no disponer del presupuesto económico. Por tal motivo y a fin de evitar más gastos, se le dio de baja en Tráfico».

Junto a lo anterior se ha de tener en cuenta que, una vez efectuada la correspondiente valoración de los daños por parte de la aseguradora del Cabildo Insular de La Palma [por importe de 8.320 €], se dio traslado de la misma a la perjudicada, sin que esta manifestase su oposición expresa respecto a la cuantía indemnizatoria planteada.

5.2. A la vista de las circunstancias descritas anteriormente, y teniendo en cuenta que el vehículo accidentado no volverá utilizarse como tal, al haber sido dado de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico, no procede resarcir a la

perjudicada por el importe de la reparación del automóvil siniestrado (14.474,39 €), dado que esta nunca se llevará a cabo.

Este criterio denegatorio de la reparación en los supuestos de vehículos accidentados respecto a los cuales se ha tramitado su baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico se puede observar, entre otras, en la Sentencia de 27 de abril de 1999, de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia (Recurso n.º 59/1999): *«Los daños reclamados del vehículo no puede evidentemente concederse al haber sido dado de baja en Tráfico por su dueño (...) y encontrarse en un taller de desguace conforme a la confesión judicial del propio demandado (...), debiendo pues otorgarse solamente el valor venal del mismo (...); dicha cantidad debe ser incrementada en 15% de valor de afección (...)*». O la sentencia de 15 de julio de 2020, de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Toledo (Recurso n.º 645/2018): *« (...) la solución de la sentencia de indemnizar por el valor total de la reparación sería correcto si fuera posible y se estuviera en disposición de efectuar la misma, pero lo ocurrido es que el coche se dio de baja definitivamente el 28 de diciembre de 2017, después por tanto de la celebración del juicio, que tuvo lugar el 27 de septiembre anterior, es decir, la ejecución de la sentencia de 2 de enero de 2018 en sus propios términos ha devenido imposible, por lo que entiende la Sala que esa restitución in natura condicionada a la efectiva reparación del vehículo, ha de ser sustituida por la indemnización de daños y perjuicios, que en este caso se traducirían en la aplicación de (...) la denominada tesis ecléctica que mantiene la procedencia de fijar una indemnización más equitativa, superior al simple valor venal incrementándolo en un precio de afección (...)*».

5.3. Así pues, habiendo desistido la propietaria del automóvil de la reparación del mismo [de tal manera que no procede la restitución *«in natura»* del vehículo: *« (...) fórmula reintegradora, únicamente subordinada a una reparación efectiva ya realizada o en vías de serlo, no cuando se ha desistido anticipadamente de ella por propia decisión del perjudicado, y el vehículo ha sido dado de baja y entregado para el desguace (...)*» -Sentencia de 28 de octubre de 2000, de la Sección 10ª de la Audiencia Provincial de Madrid (Recurso n.º 686/1999), procede indemnizarla mediante la aplicación de otras fórmulas resarcitorias (*«Este órgano jurisdiccional viene reputando más adecuado el criterio de la reparación «in natura» o «in integrum», (...) debiéndose acudir, en consecuencia, prioritaria y preferentemente a la reposición o restitución de la cosa misma, y solamente por su impracticabilidad, sucesivamente a la reparación o a la indemnización económica, sin perjuicio de la compatibilidad de esta última con las anteriores, cuando proceda complementarlas (...)*»).

A este respecto, resulta oportuno traer a colación lo manifestado, entre otros, en nuestro Dictamen 381/2021, de 15 de julio -dada la identidad sustancial de los supuestos analizados-:

*«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 aquella 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 el 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)).

Quando 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.<sup>a</sup>, 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».*

Así pues, y de acuerdo con la doctrina consultiva y jurisprudencial expuesta en las líneas precedentes, se ha de concluir que en aquellos supuestos en los que la cuantía de la reparación resulte excesiva respecto al valor venal del vehículo (valor de mercado de este antes del siniestro), o cuando dicha reparación no resulte posible por tratarse de un vehículo en situación de siniestro total, la reparación «*in natura*» debe ser sustituida por una indemnización, representada por el denominado «*valor en uso del vehículo*», esto es, el valor de la utilidad que el vehículo siniestrado tiene para su propietario. Este valor comprende, además del concepto del «*valor venal del*

automóvil» o valor de mercado, el llamado «valor de afección», que se cuantifica como un porcentaje del valor venal (que oscila entre el veinte y el cincuenta por ciento del valor en venta que tenía el vehículo en el momento del accidente).

A este respecto, resulta especialmente ilustrativa la Sentencia 294/2017, de 29 de septiembre, de la Audiencia Provincial de Granada, Sección 3ª, en cuyo Fundamento de Derecho tercero se resumen las conclusiones alcanzadas anteriormente:

*«La sentencia de esta Sala de 23 de Octubre de 2015 resume la doctrina mantenida por la misma en relación con el llamado valor de afección, afirmando que “como se dijo por esta Sala en sentencia de 31 de Octubre de 2012 “En cuanto al conflicto de intereses que se plantea entre las partes en este caso, donde el valor venal del vehículo es notoriamente inferior al costo de su reparación, como reiteradamente ha señalado esta Sala debe prevalecer el interés de perjudicado, en cuyos desperfectos no ha tenido ninguna intervención (Art.1902 del CC ). Sin embargo este criterio no implica que siempre se haya de condenar al abono íntegro de los desperfectos ocasionado, ya que, cuando la diferencia entre el valor venal y el valor de reparación es notable; y las actuaciones ponen de manifiesto, como aquí ocurre, que dado el tiempo transcurrido y la inactividad de los demandantes, que ni siquiera llamaron a juicio al encargado del taller que elaboró el presupuesto, la demandante no está interesada realmente en la reparación, tampoco puede exigirse al responsable un sacrificio extraordinario y desproporcionado, ni desde luego que se proporcione un enriquecimiento injusto al perjudicado. Sin embargo, como adelanta la sentencia recurrida, el importe indemnizatorio se fija atendiendo, entre otras, a las consideraciones realizadas por el Juzgador de Instancia, que determina que al valor venal deba sumarse un de valor de afección, que esta Sala ha llevado hasta el 50% en ocasiones anteriores, como son las analizadas en las Sentencias de 4 de diciembre y 14 de marzo del 2008, entre otras”.*

*Y en la sentencia de esta Sala de 4 de diciembre de 2008 se dijo que “Los tribunales en los casos en los que no es posible la reparación o la misma es superior al valor del coche, calculan la reparación pecuniaria normalmente sobre la base del valor venal y no en función del valor de mercado o de uso. Hay que señalar que el valor de uso de un vehículo, es decir, la utilidad, satisfacción y provecho que ofrece al propietario es un valor añadido respecto del simple valor venal, por lo general establecido sobre la base de unos baremos en función de la fecha de matriculación, sin atender a otros variables como el estado de conservación, siniestralidad, kilometraje. (SAP S. 9 enero 2004 ). Corresponde probar al actor el valor añadido al simple valor venal para obtener una reparación por equivalencia. En realidad, el perito del informe aportado con la demanda afirma en el juicio que el vehículo de la marca, modelo y antigüedad no lo encontró en el mercado de ocasión, por lo que recurrió al precio en venta de “vehículos similares”. La valoración del coche siniestrado no se ha hecho, por*

*tanto, conforme al valor de uso o de mercado en un sentido estricto, al margen, pues, de otras variables propias del vehículo, utilizando valores similares. Parece, pues, más lógico atender, entonces, al valor venal, como lo ha hecho el Juzgador de instancia, Este valor ha sido determinado sobre una base objetiva, atendiendo a datos estadísticos de una revista especializada. Ahora bien, en la sentencia de instancia el valor de afección se fija sólo en un 10% cuando, por norma general, el porcentaje oscila entre el 25% y el 50%, eso sí, siempre en atención a la antigüedad del vehículo y a otras variables. Los tribunales son libres de determinar el porcentaje del valor de afección. Teniendo en cuenta que el coche estaba en buen estado (documento tres apuntado con la demanda), parece más que razonable subir hasta un 50% el valor de afección”.*

*Y en sentencia de esta Sala de fecha 14 de marzo de 2008 se dijo que “aunque la Doctrina legal ha sostenido que en supuestos como el “sub iudice” en el que el valor de mercado del vehículo siniestrado a la fecha del accidente es muy inferior al de reparación que este importe sólo puede aceptarse con preferencia a aquél cuando el perjudicado decididamente opte con un propósito real y serio de llevarlo a cabo, ya que la reparación subsidiaria a la restitución (la entrega de la misma cosa) es preferente a la indemnización o compensación económica que supone la pérdida del bien, la misma Doctrina se matiza en la posterior STS- 24-abril 1996 acudiendo a la llamada teoría intermedia, según la cual en estos supuestos en que el valor de reparación de un vehículo sea muy superior al venal, será éste el que sirva para fijar la correspondiente indemnización, incrementándolo en cantidad necesaria para cubrir los gastos de adquisición de otro vehículo de similares características al momento del accidente con el posible valor de afección si lo hubiere. Así las cosas, atendiendo a que ni se acredita ni se evidencia una voluntad real de reparar efectivamente el vehículo por un importe a todas luces antieconómico, al superar ocho veces el valor del automóvil a arreglar, y que han transcurrido casi tres años del siniestro con el progresivo deterioro del resto de las piezas, mecanismo y funcionalidad de un vehículo que ya alcanzaba entonces casi los 18 años de antigüedad y por tanto en las últimas etapas de su vida útil, llevan a la Sala a estimar la decisión de instancia como plenamente, lógica, racional con la única salvedad y en ello revocamos la sentencia de añadir al valor venal informado el precio de afección que situamos, en este caso en el 50% más, en total 750 € como cantidad a resarcir”.*

*Sin embargo, el valor de afección no es un porcentaje fijo que se aplique siempre en la misma cuantía, pues en su determinación es preciso atender a las circunstancias concurrentes, y de hecho, esta Sala no siempre ha aplicado el 50% como valor de afección. Así, en la sentencia de esta Sala de 28 de noviembre de 2014 se dijo “La valoración del vehículo siniestrado conforme a su valor venal incrementado en un 30% por precio de afección es la solución correcta, prudente y razonable en este tipo de indemnizaciones y lo que la parte interesa no es que se fije un valor que sea mayor del asignado como precio*

venal de un bien claramente depreciable año tras año, sino que se eleve el valor de afección un 20% simplemente para que se conceda por esta vía indirecta una mayor indemnización por su vehículo que fue tasado en el precio de mercado que oficialmente se estima y sobre el que el valor de afección, entre un 25 a un 50 %, es el usual porcentaje como método de resarcimiento, elevándolo en los casos en que es más baja la valoración venal y bajándolo cuanto más alto es este”.

Y en la sentencia de esta Sala de 30 de abril de 2014 se estableció igualmente un valor de afección del 30%, expresándose que “valorando, por tanto, la prueba practicada consideramos que debemos estar a este segundo informe pericial elaborado a instancias de la entidad demandada por ajustarse realmente al valor del vehículo a la fecha del accidente, descontando eso sí los 500 euros por los restos a los que ya se refería el escrito de demanda, lo que hace un total de 2.750 euros, sobre lo que hay que aplicar el 30% de valor de afección, tal y como hace la sentencia recurrida (...)”.

Y en la sentencia de esta Sala de 5 de abril de 2013 se dijo “en el caso de autos, si bien el valor venal del vehículo se puede obtener por la orden ministerial que se menciona ante la falta de otros datos, si parece razonable aumentar la indemnización en un 25% pues el valor de afección podemos deducirlo desde el momento en que de manera imprevista el perjudicado quedó privado de su vehículo y el acceso al mercado de segunda mano siempre es complicado, en especial, cuando se trata de adquirir otro de tanta antigüedad como el del actor y por ello fijamos la indemnización a su favor en la suma de 1.250 euros”.

Y en la sentencia de esta Sala de 21 de septiembre de 2012 se dijo que “La cantidad concedida no es arbitraria, sino que viene refrendada con el principio de prueba y valoración que manifestó el representante del taller y a esa suma se le concedió, y añadió el valor de afección (30%) que es usual y admitido en este tipo de indemnización por pérdida y daño emergente (...)”.

En consecuencia, es procedente estimar como indemnización adecuada la del valor venal más un tanto por ciento en concepto de valor de afección, si bien, atendidas las circunstancias concurrentes (el camión tenía una antigüedad de diez años, imposible de reparar y dado de baja), debe aplicarse en concepto de valor de afección el 30% del valor venal, tal y como establece la Juez “a quo”».

Descendiendo al supuesto ahora analizado, se entiende por este Organismo que procede indemnizar a la perjudicada en el importe del valor venal del vehículo (8.620 €, según se hace constar en el informe de la entidad aseguradora del Cabildo Insular de La Palma), más un tanto por ciento -dentro de la horquilla señalada por la doctrina consultiva y jurisprudencial expuesta con anterioridad, y que en atención a las circunstancias concurrentes, convenientemente apreciadas, se entiende que debería consistir en un 40%.

Sobre la cuantía total, procederá, en su caso, la detracción del importe del denominado «*valor de restos del vehículo*» -aplicable al supuesto de vehículos sin posibilidad técnica de reparación, es decir, en situación de siniestro total-. La cuantía deducible se concreta en el precio efectivamente recibido por el perjudicado como consecuencia de la venta del vehículo siniestrado. Minoración que sólo resultará posible en los casos en que se acredite que el perjudicado ha dispuesto efectivamente de los restos y ha cobrado una cantidad por ellos (en este sentido, véase, entre otras, la Sentencia 129/2009, de 17 de abril de 2009, de la Audiencia Provincial de La Rioja -Recurso n.º 22/2008-).

5.4. Por lo demás, se ha de recordar que 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 el art. 34.3 de la LRJSP.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se estima la reclamación de responsabilidad patrimonial planteada por (...) frente al Excmo. Cabildo Insular de La Palma, se entiende que es conforme a Derecho, sin perjuicio de las observaciones formuladas respecto a la determinación de la cuantía indemnizatoria en el Fundamento IV del presente Dictamen.