Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 5 0 1 / 2 0 2 4

(Sección 1.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 16 de septiembre de 2024.

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 tramitado ante la reclamación de indemnización formulada por (...), actuando en representación de (...), por los daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de viario (EXP. 443/2024 ID)*[*].

F U N D A M E N T O S

I

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

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 el interesado 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 LCCC].

3. En el análisis a efectuar resultan de aplicación, tanto la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común [en lo sucesivo, LPACAP] como los arts.32 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público [en adelante, LRJSP]. También resulta aplicable el art. 54 de la Ley 7/1985,

[*] **Ponente: Sr. Pérez Hernández.**

de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local [en adelante, LBRL]; la Ley 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 el reclamante ostenta la condición de interesado, en cuanto titular de un interés legítimo [art. 4.1, letra a) LPACAP, en relación con el art. 32 LRJSP], puesto que alega daños sufridos en su esfera jurídica como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento anormal de servicios públicos de titularidad insular. En efecto, en el presente caso se cumple el requisito del interés legítimo y, por ende, de la existencia del derecho a reclamar del interesado, tras acreditar la titularidad del vehículo por cuyos daños se reclama, de acuerdo con lo dispuesto en el citado art. 32.1 LRJSP. Por lo tanto, el Sr. (...) tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP.

Además, y según consta en el expediente administrativo, el reclamante actúa mediante la representación, debidamente acreditada, de su abogada [art. 5 LPACAP].

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

5. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1 LPACAP [circunstancia ésta 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 26 de diciembre de 2021 y la reclamación de responsabilidad patrimonial se interpuso el día 24 de octubre de 2022.

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 corresponde al Presidente del Cabildo Insular de La Palma [art. 92, párrafo segundo LPACAP en relación con el artículo 124 y la disposición adicional decimocuarta LBRL 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. El 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, el interesado expone lo siguiente en su escrito de reclamación inicial:

« (...) Que el pasado diciembre, en fecha 26-12-2021, sobre las 17:00 horas en la Carretera LP-1092 De LP-109 km 6,610 a Gallegos (LP-1 Km74200), en el Kilómetro 1.06, longitud -17.8365854, latitud 28.8141437, en el término municipal de Barlovento, tratándose de una carretera en sentido único, circulando de forma descendente, el vehículo de mi mandante, (...) Defender, con número de bastidor (...), matrícula (...), tiene un accidentes saliéndose por el margen derecho de la vía y volcando.

Que el accidente se produce como consecuencia del mal estado de la vía al estar el firme muy deslizante, al estar la calzada mojada y con mucha vegetación (hojas caídas sobre ella).

Que a la vista de lo expuesto de ninguna manera se pudo prever el accidente y evitar el daño.

(...) Que intervino la Guardia Civil de Tráfico, la cual se personó en el lugar, y comprobó el mal estado de la calzada y el hecho de que el firme estaba muy deslizante dada la presencia de lluvia y abundante vegetación sobre la misma, determinada que esta circunstancia es causa de la pérdida del control del vehículo, salida de la vía y posterior vuelco.

Concluye claramente la fuerza instructora que la causa principal y eficiente del accidente es el mal estado de la vía, como se hace constar en la descripción del accidente que se efectúa en Informe Estadístico efectuado por la misma en razón al accidente. (...) .

Es obvio, a tenor de lo expuesto, que por parte del Excmo. Cabildo Insular, no se han adoptado medidas de precaución y seguridad suficientes para los usuarios de la vía, generando un daño patrimonial a mi comitente que, no cabe duda, tiene que ser indemnizado (...) ».

2. A la vista de lo anteriormente expuesto, el reclamante solicita la indemnización de los daños materiales que sufrió el vehículo -de su propiedad- siniestrado. Si bien, inicialmente, se cifran tales daños en la cantidad de 14.530 €, de acuerdo con el presupuesto de reparación que aporta el perjudicado -folios 12 y 27 del expediente consultivo-, lo cierto es que, tras la efectiva reparación del vehículo siniestrado, el reclamante interesa la satisfacción del importe íntegro de la factura de reparación del automóvil [15.547,81 € -folios 87 y ss.-].

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 24 de octubre de 2022, en el que, como ya se ha indicado anteriormente, el interesado solicita el resarcimiento de los daños materiales irrogados a su vehículo [modelo (...)] derivados del siniestro [salida de la vía por el margen derecho y posterior vuelco del automóvil] ocurrido el día 26 de diciembre de 2021 mientras circulaba en el vehículo de su propiedad por la carretera LP-2 *[« (...) desde la LP 109 hacia la LP 1»*], sentido descendente a la altura del p.k. 2+075.

Junto con el escrito de reclamación inicial se aporta diversa documentación: copia del documento nacional de identidad y del permiso de conducción del propietario del vehículo, informe estadístico elaborado por la Guardia Civil, presupuesto de reparación del automóvil, etc.

2. Mediante Decreto n.º 10.998/2022, de 22 de noviembre 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 representante del interesado.

3. Con fecha 2 de diciembre de 2022, el órgano instructor acuerda la solicitud de 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 Infraestructura; y c) Informe pericial de la compañía aseguradora contratada por el Cabildo Insular de La Palma para la cobertura de este tipo de siniestros.

Los citados informes son emitidos con fecha 20 de diciembre de 2022, 7 de junio de 2023 y 28 de noviembre de 2023, respectivamente.

Asimismo, consta en el expediente la evacuación -con fecha 14 de noviembre de 2022- de informe técnico por parte del Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma, en el que se hace constar lo siguiente:

«PRIMERO.- La carretera LP-1092 "GALLEGOS" es una carretera de interés insular de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Plenario de fecha 7 de abril de 2006 por el que se aprueba la modificación del Plan Director de Señalización Informativa de la Isla de La Palma.

SEGUNDO.- Que respecto de la carretera LP-1092 "GALLEGOS", y concretamente en el p.k. donde se ha producido el accidente reclamado, según establecen los artículos 5, 10, 22 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, las funciones que corresponden a este Cabildo, por lo que a este expediente pueda tener incidencia, serían las relativas a conservación, mantenimiento, señalización, uso y explotación (que comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso), así como, si fuese necesario, acondicionamiento de su trazado ensanches de plataforma, mejoras de firme o de cualquier otra parte integrante de la carretera (arts. 14, 20 y 42 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo)».

4. Con fecha 6 de febrero de 2024 el órgano instructor acuerda la apertura del periodo probatorio, concediéndole un plazo de diez días al interesado 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 proforma, 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 al interesado.

5. Con fecha 20 de febrero de 2024 la representante del interesado formula escrito de alegaciones al que adjunta *« (...) factura original debidamente emitida de la reparación del vehículo, así como justificación de las entregas a cuenta*

efectuadas por mi mandante para el pago de la misma. Justificando los pagos efectuados por transferencia bancaria, con copia del resguardo de las mismas, así como tickets de cargo de los pagos efectuados con tarjeta de crédito y certificación de pagos efectuado en efectivo».

6. Mediante comunicación cursada con fecha 22 de abril de 2024 se concede trámite de audiencia al reclamante -por un periodo de 10 días-, para que formulara alegaciones. Durante este periodo el reclamante solicita copia de algunos documentos, que le son remitidos el 25 de abril de 2024. Con la entrega de la copia de los documentos se le confiere al reclamante un nuevo trámite de audiencia.

7. Con fecha 7 de mayo de 2024 la representante del perjudicado formula escrito de alegaciones interesando la estimación de la acción resarcitoria interpuesta.

8. Con fecha 3 de julio de 2024 se formula Propuesta de Resolución en cuya virtud se plantea la estimación de la reclamación de responsabilidad patrimonial interpuesta por (...) y se propone indemnizar al reclamante en la cantidad de 9.280 €, en concepto de daños materiales.

9. Mediante oficio de 3 de julio de 2024 [con registro de entrada en este Organismo Consultivo el día 9 de ese mismo mes y año], se solicita la evacuación del dictamen del Consejo Consultivo de Canarias [art. 81.2 LPACAP en relación con los arts. 11.1.D.e) y 12.3 LCCC].

IV

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

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 y del propio informe del Servicio de Infraestructura del Cabildo Insular de La Palma. 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 26 de diciembre de 2021, sobre las 17:00 horas, (...) circulaba con el vehículo de su propiedad [un (...)] por la carretera LP-2 [*« (...) desde la LP 109 hacia la LP 1»*], sentido descendente, cuando, a la altura del p.k. 2+075, y debido a la presencia de lluvia, niebla ligera y abundante vegetación sobre la carretera [*«El vehículo al circular por la LP 1092, se encuentra en la calzada con una acumulación enorme de hojas de los árboles que circundan la vía por ambos carriles y las cuales están muy mojadas»*], *« (...) siendo el firme muy deslizante»*, sufrió una salida de la vía por el margen derecho y el posterior vuelco del automóvil, con los consiguientes daños materiales que constan acreditados en el expediente instruido.

Por lo demás, se está en presencia de un daño evaluable económicamente, efectivo e individualizado en relación con una persona -art. 32.2 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, éste debe calificarse de deficiente, tal y como se deduce a través del informe de 7 de junio de 2023, 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:

«Primero.- Que corresponde al Cabildo Insular de La Palma, respecto a la carretera de interés insular LP-1092 "Gallegos", 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.

Segundo.- Que consta acreditado los hechos expuestos en el lugar del accidente, ello supone que las obligaciones del titular de la vía en cuanto al mantenimiento de la vía no se han cumplido correctamente, lo que a juicio de la que suscribe no existe ningún tipo de circunstancia achacable a la forma de conducción del reclamante en el día que se producen el accidente sufrido».

Así pues, no se ha acreditado por la Administración insular un correcto funcionamiento de la prestación del servicio público de mantenimiento de las vías públicas. Antes al contrario: la propia Propuesta de Resolución [sobre la base de lo informado por el Servicio de Infraestructuras de la Institución insular -art. 88.6 LPACAP- que acaba de transcribirse] 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 no ha cumplido convenientemente con las obligaciones que, en este sentido, le son propias.

4. Finalmente, ha quedado probada la concurrencia de relación causal entre el funcionamiento del servicio público y los daños sufridos por el interesado, sin que se aprecien factores o y elementos externos que, a modo de concausas en la producción del siniestro, excluyan o atemperen la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública insular.

La citada relación de causalidad se desprende 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: *« (...) las obligaciones del titular de la vía en cuanto al mantenimiento de la vía no se han cumplido correctamente, (...) no existe ningún tipo de circunstancia achacable a la forma de conducción del reclamante en el día que se produce el accidente sufrido»*. De esta manera, *« (...) se comprueba (...) que existe una inequívoca relación causa-efecto, o nexo causal, entre el mal funcionamiento de la administración y el resultado lesivo»*.

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

5.1. Este Consejo Consultivo ha tenido ocasión de señalar en su Dictamen 44/2024, de 25 de enero, lo siguiente:

« (...) en supuestos similares al que nos ocupa este Consejo Consultivo ha venido manteniendo, como por ejemplo se hace en el reciente Dictamen 183/2023, de 27 de abril, en el que se señala que:

«En lo que se refiere a la indemnización del daño, es preciso señalar que es doctrina reiterada de este Consejo Consultivo (v.g. Dictamen 69/2021, de 18 de febrero, entre otros) en relación con la reparación integral del daño, en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, lo siguiente:

«Este Consejo Consultivo ha manifestado de forma reiterada y constante en multitud de Dictámenes (por todos, DDCC 150, 191, 410/2018 y 86/2020) que, en virtud del principio de

reparación integral del daño que rige en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, los interesados deben ser indemnizados en toda la extensión del daño realmente sufrido (…) ".

Al respecto se ha señalado en el DCC 410/2018, de 8 de octubre, que:

« (…) señala la sentencia de 6 de noviembre de 1998 (RJ 1998, 9019), "la aplicación del principio de la reparación integral implica que la misma comprende, dentro del ámbito de la responsabilidad patrimonial de la Administración, los daños alegados y probados por el perjudicado, lo que supone la inclusión de los intereses económicos valuables, partiendo de reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo (entre otras, las sentencias de 7 de octubre (RJ 1980, 3566) y 4 de diciembre de 1980, 14 de abril (RJ 1981, 1843) y 13 de octubre de 1981, 12 de mayo (RJ 1982, 3326) y 16 de julio de 1982, 16 de septiembre de 1983, 10 de junio (RJ 1985, 3566), 12 y 22 de noviembre de 1985)"», doctrina de aplicación al presente asunto», que igualmente es aplicable a este supuesto."

Nos remitimos igualmente al DCC 381/2021 de 15 de julio, donde señalamos lo siguiente:

"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 principio 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 ahora 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 seria 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 (...) ».

En el Dictamen 432/2023, de 2 de noviembre, este Organismo señala:

«En el DCC 86/2020, de 12 de marzo señalábamos: «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 la 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».

Esta doctrina resulta ser aplicable al presente supuesto y ello permite afirmar que la cuantía otorgada por la Administración es inadecuada y del todo insuficiente, debiéndose indemnizar a la interesada con una cuantía sensiblemente superior, en la cantidad que resulta de aplicar los criterios jurisprudenciales expuestos para lo cual se estima adecuado, habida cuenta de la marca y modelo del vehículo, antigüedad y demás características del mismo, tiempo desde la producción del siniestro, las demás circunstancias concurrentes y la cuantía a que asciende el presupuesto de la reparación como importe posible el de 9.000 euros, ello sin perjuicio de que se acreditara que se ha llevado a cabo ya la reparación, mediante factura válidamente emitida, supuesto en que deberá indemnizarse el coste total de reparación del vehículo».

5.2. Pues bien, en aplicación de la jurisprudencia casacional y de la doctrina transcritas anteriormente, este Consejo Consultivo entiende que procede indemnizar al perjudicado en la cuantía correspondiente al coste total de la reparación -ya efectuada- del vehículo [15.547,81 € -folio 87-].

Ello debe ser así, a nuestro criterio en aplicación y de acuerdo con los precedentes y razonamientos expuestos más arriba, porque dicha cantidad, cuyo abono y efectivo desembolso están probados y constan en el expediente a través de la correspondiente factura expedida por el taller en el que se efectuó la reparación del automóvil y de los diversos instrumentos de pago -transferencias, tarjeta bancaria y efectivo- que acreditan el pago íntegro de tal importe por parte del ahora reclamante, no resulta *« (...) manifiestamente desproporcionad(a) con respecto al valor del vehículo al tiempo del siniestro»,* sin que mediante su fijación y su reembolso a dicho reclamante se genere un *« (...) 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»*. Más bien al contrario, se ajusta a las exigencias de restitución y reparación que informan nuestro ordenamiento jurídico y se acomodan a lo que, en una de las sentencias citadas, el Tribunal Supremo califica de imperativo de la decencia y de la justicia en las relaciones humanas, y conduce a resarcimiento legal y justo, y a la indemnidad del perjudicado, que como se ha dicho es el propósito de las leyes que regulan la responsabilidad por daños.

5.3. 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 la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria [art. 34.3 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 considera conforme a Derecho, en cuanto estima la reclamación, salvo y sin perjuicio de las observaciones formuladas respecto a la determinación de la cuantía indemnizatoria, que se expresan y concretan en el apartado 5 del anterior Fundamento IV de este Dictamen.