

## El daño y perjuicio material en el accidente de circulación de vehículos a motor. Especial consideración a los efectos de la pérdida del vehículo

**Miguel Rojano García**  
Abogado  
Doctor en Derecho

### SUMARIO

- I. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA
- II. PRESUPUESTOS DE HECHO.
  - 2.1 EL RIESGO. EJES CONCEPTUALES.
  - 2.2 EL SINIESTRO. EL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.
  - 2.3 NACIMIENTO RESPONSABILIDAD CIVIL. DEVENGO DE LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS Y PERJUICIOS. AN DEBEATUR.
- III. QUANTUM INDEMNIZATORIO. PAGO/CUMPLIMIENTO DE LA PRESTACIÓN DEBIDA.
- IV. LAS SOLUCIONES RESARCITORIAS. EL ANATEMA DE LA PÉRDIDA TOTAL.
- V. FUENTES DE VALORACIÓN DEL VEHÍCULO A MOTOR. EL PROCESO DE INCLINACIÓN HACIA LA PÉRDIDA TOTAL.
  - 5.1 VALOR A NUEVO.
  - 5.2 VALOR VENAL.
    - A) FUENTE JURÍDICA. ORDEN HFP/1396/2023, DE 26 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE APRUEBAN LOS PRECIOS MEDIOS DE VENTA APLICABLES EN LA GESTIÓN DEL IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES Y ACTOS JURÍDICOS DOCUMENTADOS, IMPUESTO SOBRE SUCESIONES Y DONACIONES E IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE.
    - B) FUENTES CONVENCIONALES. LAS TABLAS/BOLETÍN GANVAM Y LAS TABLAS EUROTAX.
  - 5.3 VALOR DE MERCADO.
  - 5.4 VALOR VENAL O DE MERCADO MEJORADO.
  - 5.5 VALOR DE AFECCIÓN.
  - 5.6 VALOR ESTIMADO.
  - 5.7 VALOR DE REPARACIÓN.
  - 5.8 VALOR DE RESTOS.
- VI. CONCLUSIONES.
  - 6.1 EL DILEMA INDEMNIZATORIO. PONDERACIÓN BINARIA DE DERECHOS.
  - 6.2 LA GÉNESIS DEL PERJUICIO: LA PARÁLISIS POR ANÁLISIS. IMPORTANCIA DE LA CELERIDAD RESARCITORIA.
  - 6.3 ALCANCE DEL PERJUICIO SUFRIDO POR EL PERJUDICADO/ASEGURADO.

## I. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA

Dentro del particular catálogo de daños y perjuicios susceptibles de devengarse en un accidente de circulación, posiblemente el daño material al vehículo a motor es el corolario más frecuente. Ya sea un impacto de alta o baja intensidad, el daño material en los vehículos que participen del siniestro es un común denominador. Ello implica que prácticamente cualquier impacto pueda dejar a su titular sin el uso del mismo de forma temporal o definitiva. Y ello no sería un problema si no fuera porque actualmente el vehículo a motor es un bien cuasi esencial. A lo largo de su particular historia, el automóvil se ha convertido en un apéndice técnico indispensable para muchas personas, del cual depende una buena parte del desarrollo de las actividades ordinarias y extraordinarias de los individuos (microeconomía), y el desarrollo económico y social del sistema (macroeconomía); al igual que se trata de un medio para ejercer libremente y maximizar el ejercicio de derechos fundamentales (principalmente el art. 19 CE sobre la libertad ambulatoria, entre otros tantos) y no fundamentales. Es por ello que la pérdida temporal o definitiva de un vehículo a motor lleva aparejado un impacto en el particular itinerario de actividades de quien lo sufre, trastornando cualquier programación que este tuviera en mente, a corto y/o medio plazo. El problema es que en el tráfico jurídico ordinario observamos que la normativa y doctrina aplicable al accidente de circulación no es todo lo resolutive y solvente que podría y debería ser. Motivo por el cual analizamos situación jurídica actual y exponemos las siguientes consideraciones al respecto.

## II. PRESUPUESTOS DE HECHO

La problemática analizada aparece en un escenario muy particular, luego de una concatenación de presupuestos de hechos aleatorios y/o accidentales. A continuación, analizamos los precursores fácticos que dan lugar a ello:

### 2.1 El riesgo. Ejes conceptuales.

El primero de los elementos no puede ser otro que la posibilidad de que el supuesto de hecho tenga lugar, y este es el riesgo de que ocurra un accidente de circulación. Riesgo del que participan dos conceptos jurídicos trascendentales: la participación de, al menos, un "vehículo a motor", y que tenga lugar dentro del perímetro conceptual/normativo del "hecho de la circulación". Dos conceptos tan volátiles como

sinérgicos, que dibujan la base perimetral fáctica sobre la que desarrollamos este trabajo. En el caso de la responsabilidad contractual el riesgo deberá venir expresamente acotado en la póliza (art. 8.3 LCS).

La normativa sectorial que se encarga de perfilar estos conceptos viene coparticipada por el eje legal compuesto por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, su reglamento<sup>1</sup>; el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor<sup>2</sup>; el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Todo ello, bajo la promoción de la normativa europea, y complementado por la más acrisolada jurisprudencia y doctrina que las desarrolla<sup>3</sup>.

1 Art. 1.6 LRCSCVM, el cual nos deja una simple aproximación conceptual del hecho de circulación, de corte negativo, estableciendo que "no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes". Algo obvio teniendo en cuenta la intolerancia genética al dolo que caracteriza al contrato de seguro, en cuyo ámbito la presencia de elementos distorsionadores como: el dolo, la mala fe o la culpa grave (incluido el fraude), acarrearía la pérdida del derecho indemnizatorio, o la merma cuantitativa de este.

2 Arts. 1 RSORCCVM: "tienen la consideración de vehículos a motor..., todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial". Y art. 2 RSORCCVM: se "entiende por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común".

3 La cual proyecta una tendencia expansiva, ampliando cada vez más la *ratio* conceptual tanto del vehículo a motor como del hecho de la circulación. Vid. Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así



En síntesis, todo hecho que se encuentre dentro de los ejes de coordenadas establecidos por esta normativa lleva aparejado un riesgo, el riesgo de sufrir un siniestro: el accidente de circulación, génesis del daño y perjuicio analizado en este trabajo.

## 2.2 El siniestro. El accidente de circulación.

El accidente de circulación es una versión más de la gran familia de accidentes que podemos identificar eventualmente durante el desarrollo de la vida ordinaria o extraordinaria<sup>4</sup>. No obstante, todos y cada uno de ellos comparten un común denominador: el infortunio, definido oficialmente como la “*suerte desdichada o fortuna adversa*” (DLE), en la medida que es un devenir/resultado no deseado; y el daño, institución del derecho por antonomasia, cuyo desarrollo doctrinal se podría contabilizar en toneladas de tinta dedicadas a ello, pero que a los efectos de este trabajo nos quedamos con la genética del concepto, el cual describe sucinta-

como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

4 Téngase en cuenta el accidente laboral, doméstico, urbano, medioambiental, deportivo, entre otros.

mente MACIÁ GÓMEZ como un “*deterioro, limitación o sufrimiento causado en un objeto, un derecho o a una persona*”<sup>5</sup>, y que puede producirse de forma voluntaria (dolo), negligente, imprudente, por caso fortuito o fuerza mayor.

Por suerte, el mero hecho de la circulación usando vehículos a motor no tiene por qué acabar en desgracia. Sin embargo, las ciencias actuariales y la ecometría dedicada a los accidentes de circulación nos advierten que el riesgo cero de que en algún momento tenga lugar una acción u omisión que devenga en daños y perjuicios propios y/o a terceros es, actualmente, con la infraestructura y medios tecnológicos de los que disponemos, una utopía<sup>6</sup>.

5 MACIÁ GÓMEZ, Ramón. *La dualidad del daño patrimonial y del daño moral*. Revista de responsabilidad civil y seguro, núm. 36, 2010, p. 21. Continúa desarrollando el autor que, “*en economía, dañar es disminuir la utilidad mercantil del patrimonio de un individuo o de un objeto susceptible de valoración pecuniaria. En Derecho, la palabra “daño” significa el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra y que afecta a sus derechos personales o reales*”.

6 ABELLÁN PERPIÑÁN, José M<sup>º</sup> (VVAA). *Siniestralidad vial en España. Impacto económico y sanitario*. Fundación Mutua Madrileña. Ed. Punto Rojo Libros S.L, Madrid, p.

En nuestro ordenamiento no existe un precepto que defina expresamente el accidente de circulación. No obstante, este se puede deducir de normativa satélite, así como de la doctrina dedicada a tema en cuestión. Entre las fuentes normativas más próximas encontramos, con rango de Ley, la LCS, la cual tiene en su haber un concepto genérico de accidente en el art. 100 LCS, pero circunscrito a las lesiones (dejando fuera a los daños materiales), el cual reza: *“la lesión corporal que deriva de una causa violenta súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produzca invalidez temporal o permanente o muerte”*.

Con menor jerarquía normativa pero con mayor desarrollo conceptual encontramos la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, que participa aportando una definición algo más extensa, definiendo detalladamente qué se entiende por *“accidente de tráfico con víctimas”*; incluso qué se considera un *“vehículo implicado en un accidente de tráfico”*, y otros aspectos como *“la Persona implicada en un accidente de tráfico”*, en su anexo II A.

Para encontrar una definición integral de accidente, que abarque también la perspectiva del daño material, tenemos que acudir a autores, como JOUVENCEL, que hace lo propio trazando una definición de accidente como *“un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, esencialmente desgraciado: se presenta en forma violenta, súbita, por causa externa e involuntaria, produciendo daños en las personas o las cosas”*; y particularmente, para el caso de la circulación del vehículo a motor, como *“el producido en las vías públicas de las poblaciones y en las carreteras por los semovientes o los vehículos (carros, bicicletas motocicletas y automóviles) que por ellas transitan”*, o como *“toda acción negativa consumada en la vía pública, interviniendo uno o varios vehículos, entre los que puede producirse desde daños materiales a los vehículos u otros objetos o cosas, hasta heridas o la muerte de personas afectadas”*<sup>7</sup>.

173: según el autor, *“entre 2008 y 2019, ambos inclusive, se registraron en España 1.113.963 accidentes de tráfico con víctimas, un 40,5% de los cuales tuvo lugar en vías interurbanas y el 59,5% restante en vías urbanas”*.

7 JOUVENCEL, Miguel Rodríguez. *Biomecánica del accidente de tráfico. Introducción al análisis cinemático de las lesiones por hechos de la circulación. Utilidad para la reconstrucción del accidente de tráfico en la determinación del nexo causal de lesiones y secuelas*. Ed. Díaz de Santos S.A. Madrid, 2000, p. 5.

Siguiendo la secuencia jurídica, acaecido el accidente de circulación es cuando, según la teoría del derecho de seguros, en caso de haber un contrato que cubra dicho riesgo, se materializa el concepto de siniestro. Justamente como refiere ALONSO SOTO, al señalar que *“Se hablará de riesgo para referirse al evento asegurado mientras se teme que se realice, y de siniestro una vez que éste se ha producido”*<sup>8</sup>. Siniestro que es definido por el DEL como *“un suceso que produce un daño o pérdida material considerable”*; y, más concretamente, *“en el contrato de seguro, concreción del riesgo cubierto en dicho contrato y que determina el nacimiento de la prestación del asegurador”*. Lógica jurídica no exenta de debate<sup>9</sup>, pero que autores como LA CASA GARCÍA *“ha postulado una concepción del siniestro como aquel acontecimiento que, estando previsto en el contrato, produce un daño patrimonial al asegurado”*<sup>10</sup>, en la misma línea con otros autores<sup>11</sup>.

8 ALONSO SOTO, Ricardo. *El seguro de la culpa*. Ed. Montecorvo, Madrid, 1977, pp. 54 y ss. En la misma línea JARAMILLO, Carlos Ignacio. *Configuración del siniestro en el seguro de la responsabilidad civil*. Ed. Olejnik, Buenos Aires, 2018, p. 260; que supedita el siniestro a la preexistencia de una inmaculada realidad del riesgo (art. 4 LCS).

9 VEIGA COPO, Abel B. *La temporalidad en el contrato de seguro. Riesgo y siniestro: una ecuación interesadamente compleja*. Revista Internacional del Seguro, núm. 32, enero-junio 2010, p. 15. *“qué es siniestro y qué no lo es, no siempre es una delimitación fácil, antes al contrario, se antoja compleja, llena de matices y en función precisamente no del hecho que genera y desencadena el daño, el perjuicio, sino si el mismo se produce teniendo en cuenta las coberturas negociadas, recte, impuestas en la mayoría de los supuestos”*. Ídem en VEIGA COPO, Abel B. *Tratado del contrato de seguros*. Tomo I, 5ª edición, ed. Civitas, Madrid, 2017, p. 1160: *“No es fácil perimetrar los contornos reales de la noción de siniestro. El silencio del legislador dificulta el camino. La teoría es dispar como también lo son los pronunciamientos jurisprudenciales. Adviértase además cómo el propio Supremo ha mantenido en unos supuestos o más bien optado respecto al seguro de responsabilidad civil como siniestro el hecho generador del daño, y sin embargo, en otros muchos, especialmente tras la capital sentencia del Tribunal Supremo de 26 de abril de 2001 (RJ 2001, 6890) por hacerla bascular en la reclamación del tercero que hace amenazar el patrimonio del asegurado”*.

10 LA CASA GARCÍA, Rafael. *La mora del asegurador en la ley de contrato de seguro*. Ed. Marcial Pons, Madrid, 2000, p. 105; añade que, el siniestro, *“en ciertas ocasiones, no se agota en un hecho instantáneo, sino que se extiende a lo largo de un periodo más o menos amplio de tiempo. Precisamente cuando el desarrollo del siniestro, desde el momento que marca su origen hasta el de su consumación efectiva, excede de un día -piénsese, en este sentido, en el clásico ejemplo del incendio que se prolonga durante varias jornadas- resulta imprescindible determinar el término inicial de cómputo del plazo de tres meses concedido al asegurador para el abono de la indemnización”*.

11 GUARDIOLA LOZANO, Antonio. *Manual de Introducción al Seguro*. 2ª ed., Ed. Mapfre, Madrid, 2001, pp. 32 y

### 2.3 Nacimiento responsabilidad civil. Devengo de la indemnización por daños y perjuicios. *An debeatur*.

Acaecido el siniestro en forma de accidente de circulación, nuestro ordenamiento jurídico, haciendo honor a los principios *alterum non laedere*<sup>12</sup> y/o por imperativo legal de la LRCSCVM (y, en su caso la LCS ex art. 2), prescribe soluciones legales de resarcimiento de corte indemnizatorio, tendentes a reparar y/o compensar cualquier flanco que integre la institución del daño y perjuicio que haya sido menoscabado (arts. 1106 CC y 1 LCS)<sup>13</sup>. Es decir, hayan surgido daños patrimoniales (daño emergente y/o lucro cesante), no patrimoniales o morales, la normativa de aplicación legítima e instruye al perjudicado, asegurado, lesionado, o los herederos de fallecido, para reclamar a la aseguradora por “los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable” (art. 7.1 LRCSCVM), o por “...el daño producido al asegurado...” (art. 1 LCS).

Si bien en la responsabilidad contractual para determinar el alcance de los daños y perjuicios habrá que estar a lo dispuesto “dentro de los límites pactados” (art. 1 LCS), pudiendo esta ratio alcanzar daños materiales y/o lesiones, en la responsabilidad civil extracontractual es la propia LRCSCVM quien marca los límites.

33, que define el siniestro como: “la manifestación concreta del riesgo asegurado, que produce unos daños garantizados en la póliza hasta determinada cuantía... es, pues, un acontecimiento que, por causar unos daños concretos previstos en la póliza, motiva la aparición del principio indemnizatorio, obligando a la entidad aseguradora a satisfacer, total o parcialmente, al asegurado o a sus beneficiarios, el capital garantizado en el contrato”; o SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. 3ª ed., Ed. Aranzadi, Navarra, 2005, pp. 121 y 122, el cual señala que la concepción del siniestro precisa “se den los tres requisitos siguientes: 1º, que se realice un riesgo previsto en el contrato; 2º, que se produzca un daño al asegurado, y 3º, que el siniestro se produzca durante la vigencia material del seguro”.

12 STS 149, 24 de febrero de 1993 (920/1993 - ECLI:ES:TS:1993:920): “Dicho tipo de responsabilidad que establece el art 1.902 del CC, viene condicionada por la exigencia de que el acto dañoso sea antijurídico o por la vulneración de la norma, aun la más genérica “alterum non laedere”.

13 MACIÁ GÓMEZ, Ramón. *La dualidad...* op. cit., p. 21; “En general, por daño entendemos todo deterioro, limitación o sufrimiento causado en un objeto, un derecho o a una persona... En Derecho, la palabra “daño” significa el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra y que afecta a sus derechos personales o reales”.

En el caso de la RC extracontractual el legislador ha considerado oportuno diferenciar las soluciones legales aplicables según la categoría y vector de daños y perjuicios que se trate. Efectivamente, en el art. 1.1 LRCSCVM podemos apreciar una particular escisión en la que el legislador prescribe una cinética jurídica para el daño material que se desmarca de la hoja de ruta jurídica prevista para el daño corporal. Mientras que para los daños corporales se establece una suerte de responsabilidad civil cuasiobjetiva<sup>14</sup>, en la que el causante del accidente “sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”; para el daño material parece mantenerse el estándar de la responsabilidad civil subjetiva, al referir que, “en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”.

Y refiero “parece”, por cuanto resulta algo contradictorio que, el mismo tenor literal del art. 1.1 LRCSCVM, previo a depositar la suerte jurídica de la responsabilidad por los daños materiales a los arts. 1902 CC y 109 CP, se anticipa que “el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”. En mi opinión, el legislador ha querido diferenciar el grado de tutela de los dos principales *inputs* lesivos en un accidente de circulación (daños materiales y lesiones), por considerar que las lesiones merecen siempre una mayor tutela que los daños materiales (totalmente de acuerdo), pero al añadir el inciso “en virtud del riesgo creado”, parece no querer llegar a desplazar la ordenación del daño material a la más absoluta subjetividad de los arts. 1902 CC y 109 CP. Mantener la conexión del daño material con el riesgo de la circulación es, cuanto menos, un gesto revelador; en la medida que es pacífica la doctrina que establece que “la responsabilidad

14 STS 270/2021, 6 de mayo de 2021 (1710/2021 - ECLI:ES:TS:2021:1710); “En los sistemas de responsabilidad cuasiobjetiva, como el de daños personales en la circulación de vehículos de motor o el ejercicio de la caza, la culpa exclusiva de la víctima solamente produce la exoneración completa de la obligación de indemnizar cuando «el único fundamento del resultado, rompiendo el nexo causal, haya sido el comportamiento culposo de la víctima» (Sentencia 253/1982, de 27 de mayo)”.

por riesgo en el caso de daños causados por vehículos a motor, se establece una presunción de causalidad entre la actividad de riesgo (el uso del vehículo) y los daños que sean consecuencia” (ATS 22 de septiembre de 2021 (11970/2021 - ECLI:ES:TS:2021:11970A); de tal modo que la suerte del daño material tampoco queda fuera de un contexto tuitivo acentuado, aunque menor que el correspondiente al daño corporal. Y ello por cuanto, aunque en una escala de valores es evidente que el daño material es por naturaleza menos traumático que las lesiones corporales o el fallecimiento<sup>15</sup>, la pérdida temporal o total de un vehículo a motor en un accidente de circulación también lleva inherente un hándicap personal, ya anticipado en capítulo introductorio, que sugiere una vuelta de tuerca hacia la objetivación que impulsa el principio *favor victimae*<sup>16</sup>.

En suma, podemos concluir que los criterios de imputación de la responsabilidad civil

<sup>15</sup> Al respecto, vid. STC 181/2000, de 29 de junio 2000 (BOE núm. 180, de 28 de julio de 2000; ECLI:ES:TC:2000:181), reconoce que existe “objetivamente un tratamiento jurídico diferenciado” entre los criterios jurídicos aplicables al daño material respecto de las lesiones. Distinción convalidada por órganos de toda planta judicial como, por ejemplo, se deduce del ilustrativo AAP Barcelona, sec. 19ª, 274/2016 27 octubre 2016 (3972/2016 - ECLI:ES:APB:2016:3972A), al exponer que “La acción derivada del artículo 1 LRCSCVM posee sustanciales matices diferenciadores que la distinguen de las acciones derivadas de los artículos 1.902 y ss. del Código Civil, pues aun cuando todas ellas tengan como tronco común la responsabilidad extracontractual o aquiliana, la acción ejercitada en el presente caso, según reiterada jurisprudencia, responde al principio de una responsabilidad objetiva atenuada, admitiéndose únicamente como causas exoneradoras de esa responsabilidad la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. En esta línea, PANISELLO MARTÍNEZ, Juan. *Causalidad e imputación de responsabilidad. Comentarios Civil-mercantil*. Revista CEF Legal, núm. 256, mayo 2022, p. 53: “en el ámbito de los daños ocasionados con motivo de la circulación de vehículos a motor en el artículo 1 de la LRCSCVM se establece un doble régimen de imputación de responsabilidad. En materia de daños personales el conductor solo quedara exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Y cuando se trata de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del CC”. Ídem BLASCO GASCÓ, Francisco de P. *Los supuestos de responsabilidad objetiva*. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2007, p. 8: señala que “la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor contempla un doble sistema de responsabilidad, por riesgo o por culpa, a resultas de que se trate de daños a las personas o de daños en las cosas”.

<sup>16</sup> Relacionado directamente con los principios *favor víctima*, *pro damnato*, *favor debilis*, *pro laeso* o *in dubio pro victimae*. Vid. DIEZ-PICAZO. *Estudios sobre la jurisprudencia civil*. Ed. Tecnos, Madrid, 1973, p. 276.

para el caso del daño material en un accidente de circulación parte de la base subjetiva de los arts. 1902 y 109 CP, evolucionada por el riesgo consustancial al hecho de la circulación. Ello sugiere acentuar la objetivación también para el daño material, siendo necesario “atenuar la idea originaria de culpabilidad para, mediante su progresiva objetivación, adaptarse a un principio de resarcimiento del daño (*pro damnato*)”<sup>17</sup>.

### III. QUANTUM INDEMNIZATORIO. PAGO/ CUMPLIMIENTO DE LA PRESTACIÓN DEBIDA

Luego de movilizar “las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro” (art. 18 LCS), y depurada la responsabilidad civil del responsable de los daños ocasionados en un hecho de circulación (*an debeat*), entramos en la siguiente secuencia procesal: la fase liquidatoria del siniestro, donde la aseguradora procede a valorar los daños y perjuicios (*quantum*), y al cumplimiento de su obligación en la forma que corresponda (*in denaro* o *in natura*). Para ello pone en marcha dispositivos periciales de orden aritmético, a fin de cuantificar y valorar económicamente las consecuencias del siniestro, en este caso los daños habidos en el vehículo a motor. Según el resultado de estas periciales, la aseguradora emitirá Oferta Motivada en la forma del art. 7.3 LRCSCVM, en la que propondrá ejecutar una solución resarcitoria en particular de las dos que admite esta tipología de daños: la reparación del vehículo siniestrado o la indemnización por pérdida total.

Si la impronta del *an debeat* antes analizada ya cuenta con una volatilidad importante a la hora de aplicar los criterios de imputación y determinar la culpabilidad del sujeto responsable (sobre todo ante la falta de pruebas contundentes que acrediten el nexo causal), el *quantum* indemnizatorio tampoco está exento de discordia. De hecho, es la una de las causas más frecuentes de la “parálisis por análisis” que tanto perjudica al asegurado/perjudicado, en la medida que mientras se discuten los guarismos aplicables al caso este sujeto suele estar privado de uso de su vehículo. Es por ello que la cuantificación de la deuda (indemnización) ha sido, y es, un clásico en el particular catálogo de hechos controvertidos que se proponen y fijan en mayoría de litigios que versan sobre esta materia (art. 428 LEC), ya sea por daños mate-

<sup>17</sup> STC 181/2000, 29 de junio de 2000 (BOE núm. 180, de 28 de julio de 2000; ECLI:ES:TC:2000:181).



riales y/o lesiones<sup>18</sup>.

18 En coherencia con la distinción entre daños materiales y lesiones señalada en el capítulo anterior, muy oportunamente el propio Tribunal Constitucional ha salido al paso en su STC 181/2000, de 29 de junio 2000 (BOE núm. 180, de 28 de julio de 2000; ECLI:ES:TC:2000:181), matizando que la complejidad del *quantum* no es similar para daños materiales que para lesiones. Concretamente, establece que *“no es lo mismo cuantificar daños cuyo valor está en el mercado (bienes materiales) que efectuar tal operación en relación con los daños corporales y morales que puedan sufrir las personas”*; *“...basta con comprobar que mientras el daño material es fácilmente cuantificable, el personal es de muy difícil valoración lo que permite una cuantificación más abierta e, incluso, apreciaciones muy divergentes, cuando no arbitrarias, lo que justifica, precisamente, el nuevo sistema legal”*. Precisamente por ello, en lo que respecta a los daños personales se ha considerado oportuno superar la base doctrinal del *restitutio in integrum*, desarrollando un recurso legal de alta precisión como es el archiconocido baremo de accidentes de circulación, que figura anexo a la LRCSCVM. Concretamente, el algoritmo jurídico que determina la indemnización por daños personales queda capitalizado por el Título IV de la LRCSCVM (Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación), que *“tiene por objeto valorar todos los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley”* (art. 32 LRCSCVM), y cuya arquitectura legal se define como vertebradora (art. 33 LRCSCVM). Efectivamente, nuestro ordenamiento cuenta un Título IV fuertemente asistido por un acrisolado Anexo que desarrolla el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (Baremo), en el que se incluyen todos los vectores indemnizatorios de daños personales. En mi opinión, se trata de un revolucionario sistema legal diseñado *ad hoc* para valorar de forma

En cuanto al daño material, hemos visto que la narrativa legal aplicable (art. 1.1 LRCSCVM) dejaría a este otro factor del algoritmo indemnizatorio huérfano de la tutela establecida por el baremo, quedando su suerte liquidatoria a la fase precursora de la vertebración, es decir, a la clásica ordenación del *restitutio in integrum*. El problema de esto anterior es que, a fecha de los presentes, no hay referencias universales para cuantificar la deuda devengada por un daño material. Como veremos en capítulos posteriores, tanto el valor del vehículo como el de su reparación cuenta con un contenido subjetivo importante, componente necesario para el conflicto *inter partes*.

No son pocas las aproximaciones doctrinales que se han realizado para rebajar el contenido subjetivo de este particular reto de cuantificar daños materiales. Por su parte, la SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), nos define el “deber

holística e integral todos los *inputs* susceptibles de computar para la estimación de los daños y perjuicios producidos a las personas en un accidente de tráfico. La solvencia y seguridad jurídica de este sistema cuantificando indemnizaciones ha sido tal, que su *vis atractiva* natural (que, en principio, quedaría circunscrita al hecho de la circulación) ha traspasado fronteras. Es un hecho que, en la práctica, la genética vertebradora ha conquistado otros órdenes del derecho, operando *plus ultra* en cualquier siniestro en el que haya daños corporales.

ser” de la cuestión, indicando que *“la consistencia del perjuicio experimentado por el propietario de un vehículo siniestrado como consecuencia de un hecho de la circulación reviste naturaleza patrimonial y se identifica, como regla, con el desembolso patrimonial necesario para dejar el vehículo en las mismas condiciones que tuviera en el instante inmediatamente anterior al momento de producirse el hecho dañoso”*. Pese a estas nociones la realidad práctica sigue sin estar exenta de valoraciones contradictorias.

Y ello por cuanto, con permiso de la responsabilidad contractual en la que se establezcan reglas aritméticas concretas para tasar el vehículo y/o cláusulas de estimación *ex ante* (art. 28 LCS), no existe una fuente única, vinculante y/o imperativa para aplicar a la valoración de los daños del vehículo a motor. Estamos ante un terreno fértil para las valoraciones y/o tasaciones contradictorias, lo cual permite que cada una de las partes tienda naturalmente a alegar lo que a su derecho convenga, acogién dose a la fuente que le sea más favorable. Evidentemente esta suerte de vacío jurídico lleva aparejado cierto desamparo, en la medida que va en detri-

mento de la previsibilidad y, por extensión, de la seguridad jurídica<sup>19</sup>. Desamparo para el de siempre, la parte débil de la relación jurídica, el asegurado/perjudicado, pues para la aseguradora no existe ningún perjuicio entrar a discutir cifras de reparación o tasación de vehículo; para el perjudicado/asegurado sí, el tiempo neto sin poder usar su vehículo u otro similar. Por más que la base científica (matemática) de este ejercicio (valoración de daños materiales) pueda parecer que estamos ante un hecho objetivo, la subjetividad que antagónicamente se exhibe frecuentemente *inter partes* nos demuestra que nada más lejos de la realidad.

En el apartado quinto analizaremos las diferentes fuentes aritméticas existentes para valorar un vehículo a motor. Veremos que para cuantificar el valor del vehículo habrá que acudir a fuentes normativas o a referencias y/o pa-

<sup>19</sup> LIFANTE VIDAL, Isabel. *Seguridad jurídica y previsibilidad*. DOXA, Cuadernos de Filosofía del Derecho, núm. 36, 2013 p. 90; “...con el término «previsibilidad» hacemos referencia a la cualidad de aquello cuyo acontecimiento puede ser conocido o conjeturado por medio de algunas señales o indicios”.



rámetros *extra legem*. Mientras que para valorar el coste de la reparación únicamente a documentación expedida por voces autorizadas en la materia (talleres o peritos). Toda prueba que se vierta a estos efectos vendrá jurídicamente representada por los medios de prueba admitidos en derecho (art. 299 LEC). Tradicionalmente, los medios de prueba más reclutados por los litigantes para justificar los guarismos propuestos han sido: el informe pericial (arts. 335 y ss. LEC), documental consistente en la factura o el presupuesto del coste de la reparación del bien, o el precio de un vehículo equivalente de similares características (art. 324 y ss. LEC). En cualquiera de los casos, siempre dentro del límite por excelencia que constituye el principio *restitutio in integrum*, como es la prohibición del enriquecimiento injusto<sup>20</sup>, el cual opera como embajador del principio de indemnidad<sup>21</sup>. Para alcanzar este punto de equilibrio resarcitorio donde la cuantía representa justamente el perjuicio patrimonial efectivamente sufrido existen

agentes calibradores de precisión, como son: el valor de afección, la depreciación, y por qué no, en algunos casos la revaloración. De este modo el punto de equilibrio/gravedad de la reparación íntegra no se inclinaría hacia un lado (por defecto; enriquecimiento injusto para el asegurador) o hacia el otro (por exceso enriquecimiento injusto para el asegurado/perjudicado). Aunque esto es la teoría, en la práctica cada una de las partes litigantes fija el punto de gravedad resarcitorio donde le interesa, al final se trata de una cuestión de expectativas, que rara vez coinciden.

Más allá del clásico baile y conflicto de cifras (el deudor a la baja, y el acreedor al alza), la cuantificación del daño material en el automóvil siniestrado deviene especialmente trascendental, en la medida que, según se deduzca, corresponderá optar por una de las dos soluciones resarcitorias que, por naturaleza, admite por naturaleza un daño material a un vehículo a motor: reparación o indemnización por pérdida total. Disyuntiva que está sujeta a un criterio de viabilidad técnico-mecánico. Como veremos en capítulos posteriores la ecuación es, a priori, sencilla: si el coste de la reparación del vehículo es inferior al valor del mismo se permite la reparación, mientras que si el coste de la reparación excede al propio valor del vehículo, se etiqueta de pérdida total<sup>22</sup>. Como quiera que estos guarismos (valor del vehículo y valor de reparación) están lejos de ser universales, cada una de las

20 SAP Ourense, sec. 1ª, 79/2023, 13 de febrero de 2023 (214/2023 - ECLI:ES:APOU:2023:214): *“La Jurisprudencia también ha determinado cuáles son los presupuestos para que se pueda hablar de enriquecimiento injusto: A) un enriquecimiento por parte del demandado, que se produzca bien por un aumento de patrimonio o bien por una no disminución del mismo, b) un correlativo empobrecimiento del actor representado tanto por un daño positivo como por un lucro frustrado; c) una relación de causa- efecto o conexión entre el empobrecimiento y el enriquecimiento; d) que falte la causa que justifique el enriquecimiento y por último que no exista un precepto legal que excluya la aplicación del enriquecimiento sin causa. Las Sentencias (8/06/1995; 31/10/2001; 6/02/2006) destacan que se debe entender por enriquecimiento injusto aquellos hechos que no siendo ILÍCITOS, provocan un enriquecimiento sin causa de una persona y el empobrecimiento en otra, y dicho perjuicio debe ser reparado; de forma tal que lo esencial en esta figura es la atribución patrimonial sin causa alguna, de forma tal que el enriquecido debe restituir al empobrecido en aquello en lo que se enriqueció”.*

21 STS 260/1997, 2 de abril de 1997 (2327/1997 - ECLI:ES:TS:1997:2327); sobre el principio de indemnidad, declarando que el patrimonio del perjudicado debe quedar en el mismo estado que tendría antes de producirse el evento lesivo. No menos ilustrativa, la SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), al referir que *“no resulta ocioso señalar que el instituto de la responsabilidad civil, se sustenta en el llamado «principio indemnitario», el cual se integra, a su vez, por dos conceptos torales, filosófico-jurídicos o principios generales del derecho, que como tales «macroconceptos» resultan de muy delicada concreción práctica y aplicación al caso concreto: a) la «restitutio in integrum», que representa, tal y como afirmaban los clásicos, el restablecimiento de la situación patrimonial del perjudicado a la misma situación en la que se encontraba antes de producirse el evento dañoso; y b) la interdicción del enriquecimiento injusto, que opera como límite del anterior. De aquel principio se sigue como consecuencia ineluctable que el resarcimiento que corresponde al perjudicado es el valor del daño efectivamente causado, y únicamente el del daño causado”.*

22 SAP Málaga, sec. 4ª, 257/2024, 2 abril 2024 (1230/2024 - ECLI:ES:APMA:2024:1230); *“Como se viene manteniendo en reiterada jurisprudencia sobre la materia de litis, siendo representativa una de las más recientes, la STS de Pleno de 14 de julio de 2020, nº 420, y siendo un caso en el que se discute el coste de los daños materiales ocasionados a un vehículo en un accidente de tráfico cuando el coste de reparación excede manifiestamente del valor venal e, incluso, del valor de compra en el mercado de segunda mano de un vehículo de las mismas características, -por lo que la parte actora viene a solicitar, bien el valor de mercado de adquisición de un nuevo vehículo, bien el valor venal más el porcentaje correspondiente de afección-, baste decir que el art. 1902 del CC obliga a reparar el daño causado, bien in natura, bien mediante su equivalente económico, buscando el principio de reparación íntegra “asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos” (art. 33 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor). Pero este resarcimiento no puede suponer para el perjudicado un beneficio injustificado, estableciéndose límites al deber de reparar o indemnizar el daño a fin de evitar un enriquecimiento injusto, de tal forma que no se puede imponer al causante una reparación desproporcionada o un sacrificio económico desorbitado que sobrepase la entidad real del daño”.*

partes se inclina por valorar los mismos según le convenga. Y como suele ocurrir cuando estamos en el seno de una relación jurídica desigual y asimétrica (perjudicado/asegurado-asegurador), en la que la entidad aseguradora ocupa claramente la posición privilegiada, la solución que se ofrece rara vez satisface el interés del acreedor, resultando mayoritariamente en la declaración de la pérdida total del vehículo, que es, por las razones que expondremos en adelante, la que más beneficia a la aseguradora.

Ciertamente, cada una de estas soluciones lleva aparejada una cantidad de aristas importante, todas y cada una de ellas susceptibles de conflicto. En el caso de ser viable la reparación y optar por esta vía de resarcimiento, la oferta comercial es bastante heterogénea, desde servicios mecánicos low-cost hasta los premium; añadiendo ulterior factor de complejidad, el de la calidad de las piezas de repuesto (originales, compatibles, repuestos reconstruidos o remanufacturados, o directamente del desguace). Esto implica que el coste de una misma reparación pueda oscilar sustancialmente, no solo por la mecánica e intensidad del accidente de circulación, sino por los recursos y medios que se empleen para la ejecución de los trabajos de reparación. *Ídem* para el caso de la pérdida total, donde la tasación del vehículo en condiciones previas a acaecimiento del siniestro no es unívoca, y es sucesible de estimarse de acuerdo a un repertorio importante de fuentes, siendo las más destacadas: el valor a nuevo, valor venal, valor venal mejorado, valor de mercado, tablas Ganvam o Eurotax, o incluso una tasación pericial *ad hoc*, en el que se tengan en cuenta las características en particular de un vehículo (mantenimiento, revisiones, complementos, accesorios, telemetría, etc.). Valores a computar con el valor de restos, cuyo importe también debe formar parte de la ecuación resarcitoria, so riesgo de enriquecimiento injusto.

También cabe matizar que la suerte resarcitoria de los daños materiales del perjudicado y/o asegurado bascula entre dos coordenadas, según la dimensión jurídica de la responsabilidad civil en la que nos encontremos: la responsabilidad civil contractual o extracontractual<sup>23</sup>.

23 SAP Barcelona, sec. 19ª, 445/2014, 10 diciembre 2014 (13919/2014 - ECLI:ES:APB:2014:13919); “No puede confundirse el ámbito de la relación paccionada y contractual, con el principio de “*restitutio in integrum*” y proscripción del enriquecimiento injusto que en el ámbito que nos ocupa rige en materia de responsabilidad extracontractual. Deben diferenciarse las dos relaciones jurídicas que convergen: de un lado entre aseguradora y asegurado (relación derivada del contrato de seguro); y de otra, la que rige en

Cada una contaría con una filosofía y cénit indemnizatorio diferente. Mientras que la responsabilidad civil contractual derivada del seguro se circunscribe imperativamente (art. 2 LCS) al principio de la indemnización efectiva regulado en el art. 26 LCS (aplicable sólo a daños materiales), estableciendo que “*el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado. Para la determinación del daño se atenderá al valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro*”<sup>24</sup> (todo ello, con permiso del

*materia de responsabilidad extracontractual entre los perjudicados y los causantes de los daños. Pues aun cuando la relación derivada del contrato de seguro (al amparo del art. 1255 CC) prevea indemnización y reposición de los daños con arreglo a valor a nuevo, ello no puede trasladarse al marco de la relación extracontractual. Pues la responsabilidad del causante del daño consiste en reparar o compensar los daños producidos por el siniestro, lo que supone dejar el patrimonio del perjudicado en la situación que tenía (o más próxima) a la de antes del hecho dañoso. Más sin que ello entrañe un enriquecimiento injusto o mejora en el patrimonio del perjudicado”.*

24 Doctrina jurisprudencial asentada, como demuestra la STS 480/1987, 14 de julio de 1987 (8544/1987 - ECLI:ES:TS:1987:8544) “...lo esencial para la determinación legitimadora no es otro factor que el del interés en la obtención de la indemnización del daño, sin que pueda ser motivo u ocasión de enriquecimiento injusto”; seguida por otras, como la STS 13/2022, 12 de enero de 2022 (28/2022 - ECLI:ES:TS:2022:28); la STS 790/2024, 4 de junio de 2024 (2873/2024 ECLI:ES:TS:2024:2873). STS 895/1989, 1 de diciembre de 1989 (9873/1989 - ECLI:ES:TS:1989:9873), “...caracteriza al seguro de daños el que la prestación del asegurador, consistente en la indemnización del daño causado al asegurado, se determina por la cuantía precisa del daño, de forma tal que producido el evento cuyo riesgo se asegura, la indemnización ha de limitarse al concreto daño, y así se establece en el art. 1.º de la Ley 50/80 de 8 de octubre, de regulación del contrato de seguro, que al definir esta clase de contrato, dice que el asegurador se obliga a indemnizar, entro de los límites pactados el daño producido; consecuencia de ello es el llamado por la doctrina científica principio indemnizatorio que, implícito en el derogado art. 1.795 del Código Civil en relación con el art. 2, párrafo 1.º, en su inciso último del Código de Comercio, ha sido recogido de forma expresa en el art. 26, inciso primero, de la citada Ley de 1980 al decir que “el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado», estableciéndose a continuación en este precepto legal el criterio a seguir para la determinación del daño y para ello “se atenderá al valor del interés asegurado en el momento anterior a la realización del siniestro»; en consecuencia, la indemnización a abonar por el asegurador no podrá ser superior al valor del daño causado y así dice la sentencia de esta Sala de 7 de octubre de 1986 que “tanto a tenor de lo que disponía el Código Civil como de lo que preceptúa al respecto la vigente Ley de 8 de octubre de 1980, en este tipo de seguro de daños no procede al aumento que no corresponda a una pérdida o daño previo, esto es, a una disminución patrimonial”; o la resolutoria STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499): “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

art. 28 LCS); la responsabilidad civil extracontractual queda afecta a la ordenación general de la reparación íntegra (*restitutio in integrum*)<sup>25</sup>. Ambos principios cuentan con el mismo denominador común, el límite del enriquecimiento injusto (proscripción del enriquecimiento injusto).

En una dimensión contractual, si el perjudicado/asegurado reclama a su propia aseguradora ex cobertura de daños propios, en aplicación del art. 26 LCS, habrá que determinar cuál es el valor del interés asegurado en el momento anterior al siniestro<sup>26</sup>, siempre de acuerdo lo pactado en el contrato (por regla general en las condiciones generales; art. 3 LCS). Normalmente, las fuentes más tradicionales que acostumbramos a ver en los contratos son; valor a nuevo, valor venal, valor venal mejorado, valor de mercado, tablas Ganvam o Eurotax, entre otras fórmulas más originales dentro de los límites que permitirían los arts. 1255 CC, 2 y 26 LCS. De este modo se puede diagnosticar si procede declarar la pérdida total, u optar por la reparación del vehículo.

En otro orden de dimensiones (extracontractual), si el perjudicado reclama a la aseguradora del vehículo responsable, tal como hemos indicado el *quantum* indemnizatorio queda a la suerte del resbaladizo principio de la reparación íntegra. Al no haber clausulado que vincule a una parte con la otra, la aseguradora no estaría

*de su ley reguladora 50/1980, de 8 de octubre, cuando norma que "el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado"*

25 STS 208/2011, 25 de marzo de 2011 (2505/2011 - ECLI:ES:TS:2011:2505); "la finalidad de la indemnización es la de reparar el daño causado y no la de enriquecer al perjudicado". SAP Barcelona, sec. 19ª, 445/2014, 10 de diciembre de 2014 (13919/2014 - ECLI:ES:APB:2014:13919): "El principio de la *"restitutio in integrum"* consiste en la reparación íntegra del patrimonio del perjudicado quien debe ser restituido a la situación anterior a la que tenía antes de la producción del siniestro". ATS 2 de noviembre de 2022 (15283/2022 - ECLI:ES:TS:2022:15283A); "atender al principio *restitutio in integrum* [reparación íntegra] que constituye el quicio del Derecho de daños, sus consecuencias pueden ser distintas, especialmente en la aplicación del principio de proporcionalidad que debe presidir la relación entre la importancia del daño padecido y la cuantía de la indemnización para repararlo".

26 Se observan diferentes conceptos. A saber: valor real (SAP Valladolid, sec. 1ª, 41/2023, 21 de febrero de 2023 (133/2023 - ECLI:ES:APVA:2023:133); valor a nuevo (SAP Oviedo, sec. 5ª, 143/2023, 31 de marzo de 2023 (848/2023 - ECLI:ES:APO:2023:848); valor de adquisición (SAP Ciudad Real, sec. 1ª, 299/2021, 23 de septiembre de 2021 (982/2021 - ECLI:ES:APCR:2021:982), o valor de reposición STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499).

legitimada para fijar otro límite que no sea el exigido por estándar de la reparación íntegra. Y, como ya hemos indicado, este principio jurídico viene caracterizado por su naturaleza indeterminada, lo cual nos deja una zona de penumbra importante; una zona fértil y proclive a la disparidad de criterios, en la que, en la práctica, la aseguradora tiende preferiblemente a cuantificar la reparación por un importe superior al valor venal, declarar la pérdida total del bien siniestrado, y, en consecuencia, a tasar el vehículo de acuerdo a las fuentes que más le favorecen (normalmente Ganvam y Eurotax). Resolución que, evidentemente, encuentra su inmediata oposición por parte del perjudicado.

En definitiva, podemos concluir que la valoración del daño es un ejercicio trascendental en este ámbito del derecho, pues de ello va a depender la solución resarcitoria que se le ofrezca al perjudicado/asegurado: reparación o reposición.

#### IV. LAS SOLUCIONES RESARCITORIAS. EL ANATEMA DE LA PÉRDIDA TOTAL

Según la doctrina dedicada a este problema jurídico el dilema binario entre las dos posibles soluciones señaladas en el capítulo precedente (reparación o pérdida total) compatibles con el resarcimiento del daño material en el vehículo a motor, "ha distado mucho de ser pacífica y unánime en la doctrina" (SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683)<sup>27</sup>, pues "nos hallamos de nuevo ante el problema de la concreción del *"quantum"* indemnizatorio en el supuesto de que el coste de la reparación de los desperfectos sufridos por el vehículo, supere o rebase el valor venal del mismo, al tiempo de producirse el siniestro determinante de los daños" (SAP Pontevedra, sec. 1ª, 343/1998, 15 de junio de 1998 (1557/1998 - ECLI:ES:APPO:1998:1557)<sup>28</sup>.

Como suele ocurrir en escenarios de incertidumbre jurídica, la división de opiniones es algo frecuente, y vemos que en este caso no iba a ser una excepción. Ciertamente podemos observar cómo otrora surgieron diferentes corrientes jurídicas, configurándose un espectro acotado por dos posiciones extremas, "la del valor de repa-

27 Citada por numerosas resoluciones desde entonces, la más reciente SAP Madrid, sec. 21ª, 82/2019, 26 de febrero de 2019 (2309/2019 - ECLI:ES:APM:2019:2309).

28 Cita de rabiosa actualidad, como demuestra el uso de la misma la reciente SAP Pontevedra, sec. 1ª, 332/2023, 28 de junio de 2023 (1532/2023 - ECLI:ES:APPO:2023:15329).



*ración a todo trance para cualesquiera de los supuestos, como la opuesta del valor venal*<sup>29</sup>. Dentro de esa horquilla se han postulado diferentes corrientes más condescendientes con la reparación íntegra, o más restrictivas invocando la prohibición del enriquecimiento injusto y abonando el valor venal del vehículo.

Justamente en la SAP Pontevedra, sec. 1ª, 343/1998, 15 de junio de 1998, ya citada, podemos identificar *“tres distintas soluciones: la puramente valorativa que atiende al valor en venta del vehículo, por considerar desproporcionada o exorbitante la prestación que se exige al asegurador y apunta a la eliminación de un posible enriquecimiento sin causa; la radical contraria, llamada de la restitutio in natura, amparada en que la reparación del daño es la solución indemnizatoria principal (art. 1902 del Código Civil ) y*

*que se acoge por el Tribunal Supremo (entre otras en sentencias de 3 de marzo de 1978 y 9 de julio de 1987) en base a la doctrina de que, aun cuando la cuantía de la reparación del vehículo siniestrado pudiere ser superior al valor en venta que éste alcanzare al tiempo de sobrevenir el accidente, ello no podría obligar al perjudicado a admitir que se le sustituya por otro idéntico o de similares características y estado de conservación, del que tenía, en lugar de procederse a su restauración, no sólo por la dificultad de encontrar en el mercado otro vehículo de ocasión de semejantes condiciones, sino también por los vicios o defectos ocultos que pudiere tener el adquirido y la falta de seguridad en cuanto a posterior funcionamiento y, por último, la tesis ecléctica, que mantiene la procedencia de fijar una indemnización más equitativa, superior al simple valor de mercado e inferior a su coste de reparación, por estimarlo excesivo en el caso de móviles de escaso valor.”.*

29 SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683).

*Ídem* ejercicio de síntesis doctrinal lo hizo la SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), al identificar 4 corrientes, diferenciando “los casos en que la reclamación se funde en una reparación ya realizada, y aquellos otros en los que ésta no se hubiese producido”, “...un tercer criterio atiende al denominado valor en uso (teoría ecléctica), de acuerdo con el cual y atendido que la reparación no podrá constituir para el agraviado un enriquecimiento injusto”, y “una cuarta corriente de pensamiento modaliza la doctrina general cuando, en los supuestos de reparación, el importe de esta aparezca superar notoriamente el valor en uso, pues se señala que la citada desproporción revela que la reparación además de antieconómica se ha traducido en un considerable incremento del valor del vehículo en relación con el que presentaba en su estado anterior como consecuencia”.

Por su parte, LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA, analizando la revolucionaria STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499), nos dejó un interesante ejercicio retrospectivo, sintetizando esquemáticamente las diferentes corrientes doctrinales observadas hasta la Sentencia; a saber: “soluciones que giran en torno al valor de reparación”; “las que parten del valor venal del vehículo”; y “las que fijan un promedio entre el valor venal y el de reparación, en los casos que el perjudicado ha reparado el vehículo”<sup>30</sup>.

Este espectro de soluciones confirma aquello que la experiencia nos demuestra, un claro antagonismo de intereses, en la mayoría de los casos irreconciliable, en el cual el perjudicado/asegurado suele interesar la reparación del vehículo *in natura* (o coste de la reparación), y la aseguradora liquidar el siniestro declarando la pérdida total abonando la correspondiente indemnización *in denaro*.

A mi juicio, mucho tardó el pleno del TS en salir al paso para insuflar una dosis de seguridad jurídica. De este modo, la STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:

2020:2499) se posicionó por la corriente ecléctica, dejándonos como titular uno de los axiomas más citados por sentencias de toda planta judicial dedicada a estos particulares, concretamente, indicando 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 coherencia, bajo el estandarte del principio de indemnidad, garantizando la proscripción del enriquecimiento injusto por parte del perjudicado/asegurado, y el considerando principal de que no es admisible dejar al sujeto perjudicado en una situación patrimonial mejor a la que tenía antes de sufrir el siniestro, justifica lo anterior explicando que “el resarcimiento del daño habrá de ser racional y equitativo”, y que “no se puede imponer al causante una reparación desproporcionada o un sacrificio económico desorbitado que sobrepase la entidad real del daño”.

Corolario de lo anterior, la fórmula aritmética se expone de forma sencilla: si la “reparación resulta 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”.

A propósito de esta Sentencia, a mi juicio, me parece bastante didáctica la síntesis que realiza la SAP Girona, sec. 1ª, 319/2024, 24 de abril de 2024 (682/2024 - ECLI:ES:APGI:2024:682) desarrollando la sentencia de Tribunal Supremo, la cual resume telegráficamente que:

“Por tanto y en breve síntesis, podemos afirmar como regla general y sin perjuicio del supuesto particular y circunstancias concretas del caso, en los supuestos de siniestro total y

30 LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA, Javier. *Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de julio de 2020 (420/2020)*. En manual “Comentarios a las Sentencias de unificación de doctrina (Civil y Mercantil)”, Volumen 12º (2020), Ed. Dykinson, 1ª Edición, 2021, pp. 254-257. El autor sintetiza esquemáticamente las diferentes corrientes doctrinales observadas hasta STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499). A saber: “soluciones que giran en torno al valor de reparación”; “las que parten del valor venal del vehículo”; y “las que fijan un promedio entre el valor venal y el de reparación, en los casos que el perjudicado ha reparado el vehículo”.

reparaciones tildadas de “antieconómicas” por ser superiores al valor real de los bienes:

- Si el perjudicado opta por reparar, corresponde indemnizar por el valor de reparación salvo supuestos de mejora o enriquecimiento injusto;

- Si el perjudicado no repara pero compra, corresponde indemnizar por el valor de adquisición del bien de similares características (valor de mercado a nuevo), con la aplicación de un posible demérito o depreciación por los años de antigüedad del bien siniestrado.

- Si el perjudicado no repara ni compra, no es contrario a derecho el resarcimiento mediante la fijación de una indemnización equivalente al precio del vehículo siniestrado en el momento en que dicho siniestro acaece (valor venal) más un recargo o valor de afección”

No obstante, seguimos ante conceptos cuasi indeterminados de alta volatilidad cuantitativa, como el “valor de un vehículo de similares características”, “precio del vehículo”, y “valor de afección”, entre otros. Esto nos sigue dejando en una zona de penumbra y de incertidumbre. Como ya adelantamos en el capítulo anterior, ni el coste de la reparación ni la tasación del bien cuentan con fuentes de valoración unívocas, por lo que el algoritmo propuesto por el Alto Tribunal es jurídicamente coherente, pero los factores que lo componen son bastante resbaladizos.

Y es aquí donde entran en juego el caso en particular, que de forma tan pragmática nos señala la SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), la cual hace interesante reflexión considerando que “si desde un punto de vista meramente teórico la cuestión no suscita mayores dificultades, es evidente que en su aplicación a la prosaica realidad adquiere tintes distintos, pues las situaciones reales superan con mucho las imaginadas, y los casos que acontecen en la vida cotidiana presentan tal pluralidad y diversidad que su regulación precisa se presenta como tarea prácticamente inalcanzable, dando lugar a instituciones jurídicas tales el recurso a la equidad, o al prudente arbitrio judicial -entendido como discrecionalidad, id est, como opción entre soluciones igualmente justas «intra ius» y, a poder ser, «propter legem»- como medio de solución del caso concreto, criterio que adopta la totalidad de los ordenamientos jurídicos de nuestro entorno”.

No obstante, parece que pese a ello el conflicto de intereses sigue despachándose alegre-

mente, y ello por cuanto, por más que el Alto Tribunal trató de aparecer en 2020 cual *deus ex machina*, la infranqueable casuística sigue incrementando la estadística procesal de los tribunales pronunciándose sobre este particular hecho controvertido. El examen del caso en particular permite que cada una de las partes proponga unos guarismos se acomode a sus intereses, intereses que no suelen coincidir con los de la contraparte. *Ex tunc* observamos sentencias de AP en diferentes sentidos, en las que, atendiendo al caso en particular, estiman viable la reparación<sup>31</sup>, y otras que no por ser esta antieconómica<sup>32</sup>. La diferencia entre las resoluciones favorables y desfavorables no es otra que la capacidad del acreedor probando el canon de la razonabilidad de la reparación pretendida.

Si nos preguntamos por qué este antagonismo de intereses, más allá de la estricta teoría jurídica que trata de corregir el desplazamiento patrimonial que surge de la merma patrimonial que llevaría aparejada un accidente de circulación, debemos atender a la repercusión práctica de la pérdida total o temporal del vehículo, la cual lleva aparejado un perjuicio adicional para el perjudicado/asegurado, que claramente va a condicionar su preferencia posicionándose en la mayoría de los casos a favor de la reparación.

Como hemos adelantado en el capítulo introductorio, la pérdida de un vehículo a motor no es la pérdida de cualquier bien, con permiso del hogar, la pérdida del automóvil podría ser la segunda merma patrimonial más importante

31 Si es viable reparar, SAP Huelva, sec. 2ª, 773/2022, 20 de diciembre de 2022 (907/2022 - ECLI:ES:APH:2022:907); “En este caso el Juzgado ha tenido en cuenta que la reparación ha sido razonable teniendo en cuenta el valor venal del vehículo y el de las piezas utilizadas La Sala considera que debe mantenerse esa decisión teniendo en cuenta que, según la factura, el propietario autorizó la reparación con seguimiento pericial de la aseguradora AXA; además el representante legal del taller de reparación - Concesionario oficial de la marca Nimo Gordillo-, declaró en el juicio que la reparación merecía la pena por las propias propiedades del vehículo, su fiabilidad, la dificultad en encontrar otro de similares características y la valoración previa que se le hizo al mismo, el importe de la reparación sin el IVA alcanza la cantidad de 12.549,11€ y con el impuesto 15.148,42€...”, “Por lo tanto, teniendo en cuenta la cuantía la reparación en los términos expuestos y la indemnización que correspondería conforme al valor venal y al premio de afección, no podemos mantener que existe una acusada desproporción entre una cosa y otra, por lo que este alegato no puede prosperar”.

32 No es viable reparar, SAP Castellón, sec. 3ª, 135/2023, 11 de abril de 2023 (60/2023 - ECLI:ES:APCS:2023:60); “entendemos en consecuencia que existen datos bastantes para considerar que la reparación del vehículo era antieconómica y que la indemnización concedida no ha supuesto enriquecimiento injusto a la parte”.

que una persona podría experimentar en su vida. Además del amplio abanico de posibilidades y oportunidades que surgen por el mero hecho de disponer de un vehículo a motor, el uso de este permite ejercer plenamente una serie de derechos al propietario/poseedor. Entre estos derechos tenemos el fundamental del art. 19 CE, en cuanto a la libertad de movimiento se refiere. De nada sirve tener habilitado el pleno derecho a la libertad ambulatoria si no se dispone de la herramienta que permita reclutar este derecho en su máxima expresión; y no cabe duda que el vehículo a motor permite amplificar la libertad de movimiento como ningún otro recurso, prácticamente *ad libitum*. En este sentido, la avería o pérdida del vehículo a motor limita temporalmente la libertad ambulatoria del perjudicado/asegurado, que es, a su vez, palanca para el desarrollo de otros tantos derechos; además de frustrar inmediatamente la ejecución de un número importante de las actividades ordinarias que precisarían de un medio de transporte particular (trabajo, ocio, relaciones sociales, etc.). Esto implica que, en la práctica, el orden y ritmo cotidiano de la vida de una persona se detiene, o, en el mejor de los casos, se trastorna y/o ralentiza ante la pérdida del vehículo a motor. En mi opinión estamos ante una situación personal muy próxima a la pérdida de la autonomía personal prevista en el art. 50 LRCSCVM para el caso de lesionados, una *capitis deminutio* sobrevenida, que indigna especial y soberanamente cuando no se trata de culpa propia.

Es por ello que el perjudicado/asegurado no tiene otro propósito más perentorio que la inmediata y efectiva reparación del vehículo, y, al ser posible, gestionada por la aseguradora directamente con el taller. Primero, porque desea corregir cuanto antes la causa del desorden y volver al ritmo natural de su vida; y, segundo, porque de poco le sirve una indemnización en metálico por el valor del vehículo, máxime si este importe no le da siquiera para reparar y/o adquirir uno de similares características en el mercado de segunda mano. Pues, salvo que se disponga de cobertura material propia de vehículo de sustitución (esto sí podría solucionar el problema sobre la marcha, al menos temporalmente mientras dure la cobertura), los recursos jurídicos compensatorios previstos en la Ley y la Jurisprudencia para resarcir/compensar los gastos de transporte operan a *posteriori*<sup>33</sup> (y, a

veces, no sin la resistencia de la aseguradora, que rechaza la reclamación de gastos de transporte, obligando al perjudicado demandar y a esperar los tiempos procesales ordinarios), y no solucionan el problema en el acto, que, como sostenemos, sería la principal pretensión del perjudicado/asegurado para continuar desarrollando sus actividades, “como si nada hubiera ocurrido”.

En el caso de que sea viable la reparación, interesa también al perjudicado/asegurado que la reparación sea gestionada por parte de la aseguradora. Ya sea la propia aseguradora a través de la cobertura de daños propios, también la propia aseguradora con cargo a la aseguradora responsable ex sistemas CICOS o SDM<sup>34</sup>, o directamente por la aseguradora del vehículo responsable, como ortodoxamente establecería la conjunción de los arts. 1902 CC, 1 y 7 LRCSCVM.

Cabe también la opción de que el perjudicado/asegurado elija taller de reparación. En este caso, la aseguradora, previa visita pericial al taller donde se encuentra el vehículo siniestrado, debe autorizar la reparación antes de que el taller la ejecute. Algo práctico si la aseguradora autoriza suficientemente el presupuesto que emite el taller, pues en caso contrario (que acepte reparar parcialmente los daños habido en el vehículo, normalmente por considerar que parte de los daños no guardan relación causal con el accidente y/o son preexistentes), vuelve a emerger el fantasma del vía crucis judicial, que siempre termina perjudicado más a la parte débil de la relación jurídica controvertida (el perjudicado/asegurado).

En cualquier caso, desde un punto de vista estrictamente jurídico, la diferencia entre ambas opciones (elegir el taller la aseguradora o el cliente) podría estar en la legitimación pasiva para reclamar ante una prestación defectuosa.

estiman la reclamación del coste de vehículos de alquiler de similares características, durante el tiempo que el perjudicado ha estado privado del vehículo que fuera siniestrado en el accidente de circulación. También es posible reclamar las facturas de los gastos de transportes (SAP Pontevedra, sec. 1ª, 350/2015, 14 de octubre de 2014 (2030/2015 - ECLI:ES:APPO:2015:2030). O, en el caso de que se haya hecho uso del vehículo propio o ajeno, un resarcimiento objetivo en base al art. 9 Real Decreto 439/2007, abonándose 0,26 €/km recorrido (SAP Pontevedra, sec. 1ª, 390/2015, 5 de noviembre de 2015 (2281/2015 - ECLI:ES:APPO:2015:2281 y SAP Madrid, sec. 14ª, 364/2022, 6 de octubre de 2022 (14783/2022 - ECLI:ES:APM:2022:14783).

33 Art. 141.3 LRCSCV. Las SAP Pontevedra, sec. 1ª, 332/2023, 28 de junio de 2023 (1532/2023 - ECLI:ES:APPO:2023:1532) y SAP Madrid, sec. 11ª, 347/2019, 4 de octubre de 2019 (13718/2019 - ECLI:ES:APM:2019:13718),

34 Vid. Reglamento Articulado del Sistema CICOS. UNESPA, 1/1/2001; y Reglamento Articulado del Sistema Siniestros Daños Materiales (S.D.M.). UNESPA, 1/1/2014.

Si es la aseguradora quien designa un taller en concreto, ésta sería quien respondería *ex culpa in eligendo* (art. 1903 CC); y, si es el cliente quien designa taller y la aseguradora simplemente se limita a pagar el coste de la reparación, la legitimación pasiva por prestación defectuosa la tendría el propio taller *ex arts.* 1101 CC, y eventualmente art. 147 LGDCyU si concurre la condición de consumidor/usuario (art. 3 LGDCyU).

Lo que parece estar exento de discusión es que la solución más rechazada por parte del perjudicado/asegurado es la declaración de pérdida total, y la consecuente indemnización en metálico del valor del vehículo. Uno de los mayores *vox populi* en materia de accidentes de circulación con diagnóstico de pérdida total del vehículo siniestrado, es que rara vez la aseguradora ofrece una cuantía suficiente y/o generosa, que satisfaga el interés del perjudicado. Entiéndase satisfacer el interés del acreedor como una confirmación del cumplimiento de la obligación, cualquier respuesta que no alcance este término sería considerado un incumplimiento<sup>35</sup>. En

este caso el interés del acreedor se correspondería con el abono de un importe con el que se pueda adquirir un coche lo más idéntico al que se perdió en el accidente; o, en el caso de la responsabilidad contractual, el importe que resulte de lo previsto en el contrato para el caso de la pérdida total.

Aun así, aunque realmente la propuesta indemnizatoria de la aseguradora tuviera la suficiencia como para cumplir con la expectativa de suficiencia del acreedor, el perjudicado suele preferir el resarcimiento *in natura*; es decir, quie-

203. El autor nos identifica tres supuestos de incumplimiento. En primer lugar, que el "*deudor no ha realizado ninguna prestación, pero ésta es aun objetivamente posible e idónea para satisfacer el interés del acreedor*". Según el autor, en estos casos "*hay un retraso, que puede llegar a ser calificado como mora si se cumplen ciertos requisitos*". En segundo lugar, que "*el deudor no haya realizado ninguna prestación y ésta es objetivamente posible pero no satisface el interés del acreedor que demandaba la ejecución en el momento previsto (término esencial)*", en estos casos, concluye el autor que la "*«no prestación» comporta definitiva insatisfacción del derecho del acreedor*". Y, en tercer lugar, que "*el deudor no ha realizado ninguna prestación, pero ésta se ha tornado imposible (imposibilidad sobrevenida). La situación también es de definitiva insatisfacción del crédito*".

35 DIEZ-PICAZO, Luis; GULLON, Antonio. *Sistema de Derecho Civil. Volumen II*, 6ª ed., Ed. Tecnos, Madrid, 1992, p.



re su coche reparado, no dinero para comprarse otro de segunda mano. Y ello por cuanto una indemnización en metálico no le va a solucionar el problema a corto plazo. La adquisición de un vehículo a motor es un negocio jurídico que precisa cierta planificación y lleva aparejada burocracia, en suma, hablamos de una transmisión patrimonial, un contrato complejo cuyos actos preparatorios, perfección y formalización (arts. 1258 y 1450 CC), aconseja prudencia, máxime cuando la compraventa se realiza en el mercado de segunda mano; y esto es tiempo. Tiempo en buscar vehículos, contactar con vendedores, negociar, desplazamientos al lugar donde se encuentre el vehículo, revisar y comprobar vehículos, tramitar burocracia, gestionar la transmisión, abonar impuestos (ITP), entre otras obligaciones; en suma, tiempo y dinero, más perjuicios inherentes en forma de estrés y/o ansiedad no computables.

Es por ello que el perjudicado/asegurado espera la pronta y efectiva puesta a su disposición del vehículo a motor siniestrado. Y este cénit resarcitorio pasa necesariamente por la reparación *in natura* a cargo de la aseguradora. Todo resultado que no alcance estas expectativas difícilmente satisfaría el interés de este, teniendo siempre a su disposición la opción de reclamar de acuerdo a los cauces prejudiciales y judiciales oportunos.

En coherencia inversa a lo indicado para el perjudicado/asegurado, la aseguradora suele inclinarse más por la opción de declarar la pérdida total, y proceder a liquidar la indemnización que corresponda por el valor del vehículo, descontando restos y/o añadiendo valor de afección si procede. Operativamente es la solución más sencilla para el deudor. Y ello por cuanto el estándar de satisfacción de una prestación *in natura* para el acreedor es siempre más exigente que una prestación *in denaro*. En metálico, la plena satisfacción del interés del acreedor es simplemente la suficiencia cuantitativa de la indemnización económica. Mientras que, en la reparación *in natura*, la conformidad está sujeta a dos coordenadas: a un criterio de suficiencia cuantitativo, es decir, que se repare todo lo que el perjudicado señale se ha dañado en el siniestro; y a un estándar cualitativo de calidad en el resultado. En suma, en la reparación *in natura* el asegurador asume una obligación de resultado que rara vez coincide con la expectativa del perjudicado/asegurado. En este sentido, el perjudicado y/o asegurado, ante la más mínima imperfección, está en su derecho a reivindicar se repare correctamente aquello que corresponda. Incluso si la aseguradora se limita

a pagar el coste de la factura de una reparación a realizar en un taller elegido por el cliente o perjudicado, cualquier peritación que no incluya y autorice una reparación en particular también sería objeto de reclamación. Ello explica que la aseguradora pretenda ahorrarse un volumen importante de pequeñas reclamaciones declarando la pérdida total del vehículo, ya que esta solución resarcitoria tiene un menor retorno en forma de reclamaciones.

Con estos presupuestos, es dable pensar que una aseguradora, en la medida de lo coherente y razonablemente posible, trate de catalogar la pérdida total del vehículo siempre que los guarismos (valor venal y reparación) se alineen para ello. No en vano, da la sensación de que los peritos reciben atentas instrucciones por parte de sus aseguradoras para sobrevalorar las reparaciones, y minusvalorar la tasación del vehículo, de tal modo que el algoritmo resarcitorio resulte en pérdida total, justificando el pago de una cuantía dineraria que, salvo disconformidad con el *quantum* (tasación del vehículo), cerraría automáticamente el expediente. Sensación que parece confirmarse a juzgar por el planteamiento expuesto ante la DGSFP, en el criterio "SOVM 6 - Siniestro total y valor venal en la cobertura de daños a terceros", en el cual se "plantea consulta sobre la práctica seguida por algunas entidades aseguradoras de no reparar los vehículos siniestrados, sino declararlos siniestro total, indemnizando con el valor venal". Solamente en caso de que el perjudicado/asegurado acredite el canon de razonabilidad de la reparación, la aseguradora optaría por abonar coste de la reparación, sin asumir ninguna responsabilidad en la elección del taller.

Además de la lógica expuesta anteriormente, la evidencia más reveladora que confirma el conflicto de intereses entre aseguradora y perjudicado/asegurado sea el tráfico jurídico en general, y la propia actividad judicial. La cantidad de sentencias que resuelven sobre este tipo de hechos controvertidos es más que reveladora. Rara vez en mi experiencia profesional me he encontrado con el perfil de un perjudicado/asegurado que esté conforme con la declaración del siniestro total, y menos aún con la valoración del mismo. Este perfil suele presentar características poco comunes como: persona con poca afección al vehículo; que ya previamente al siniestro estuviera pensando en darlo de baja por obsolescencia y/o por falta de uso, y el accidente simplemente acelera la operación; que se trate de un segundo vehículo y/o que no lo use para tareas/actividades ordinarias (un bien no imprescindible); o que presente un perfil econó-

mico solvente. Lo más frecuente es el desacuerdo con la pérdida total y con el *quantum* indemnizatorio resultante, o únicamente con la valoración del valor del vehículo.

En síntesis, vemos que la suerte resarcitoria del asegurado/perjudicado queda a merced de una consideración técnica de viabilidad mecánica (si la reparación es factible) y económica (si esa reparación supera el valor venal del bien). En caso de inviabilidad, la aseguradora no tarda en entonar el original eslogan doctrinal (a la vez que provocador para los perjudicados/asegurados que han sufrido la pérdida de su vehículo) conocido como la "reparación antieconómica".

## V. FUENTES DE VALORACIÓN DEL VEHÍCULO A MOTOR. EL PROCESO DE INCLINACIÓN HACIA LA PÉRDIDA TOTAL

Considerando que la génesis del problema está en los guarismos aplicables, es de obligatorio cumplimiento conocer las fuentes utilizadas para cifrar los factores que componen el algoritmo propuesto por el Tribunal Supremo en su STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499). Sin embargo, la cantidad de fuentes para valorar el vehículo, y que cada una de estas proponga una cuantía diferente, no ayuda a rebajar la litigiosidad. Evidentemente, cada una de las partes tiende a invocar la fuente que más le favorece.

En efecto, si algo han demostrado las aseguradoras en sus relaciones contractuales y extracontractuales con los asegurados y/o perjudicados, (antes y después de la STS 420/2020, 14 de julio de 2020) es la destreza interpretando la realidad fáctica y jurídica para inclinar la balanza a su favor. No habría sido la primera vez que una diestra aseguradora acomodara o curvara el sentido de una norma jurídica, o incluso la doctrina jurisprudencial que la complementa, para beneficiarse de su efecto jurídico. Incluso con el viento jurídico en contra (téngase en cuenta el magnetismo existente a favor de la parte débil en una relación jurídica de este tipo, en cualquiera de sus versiones: *pro asecurato*, *pro consumatore* y *pro damnato*). En este caso, sutil e ingeniosamente, y sin vulnerar la base jurídica aritmética (respetando la ecuación: valor reparación > valor venal), la aseguradora aprovecha el carácter relativo de las valoraciones de ambos guarismos para, en la medida de lo razonablemente posible, declarar la pérdida total. Como quiera que no hay una fuente unívoca para tasar el vehículo a motor, ni tampoco para presupuestar una reparación, no es ningún reto

para las aseguradoras curvar la base fáctica a su antojo para obtener el resultado pretendido.

Uno de los primeros flancos a trabajar es la tasación del vehículo a motor. Según la lógica hermenéutica de la STS 420/2020, 14 de julio de 2020, esta cifra representaría el límite de tolerancia resarcitoria en forma de reparación<sup>36</sup>, siempre bajo el apercibimiento de que si se sobrepasa el impío acreedor incurriría en un enriquecimiento injusto, ya que percibiría un mayor importe económico al del valor de su vehículo justo antes de sufrir el siniestro. En este sentido, cuanto menor sea el valor de tasación, más fácil será que la reparación sobrepase el límite fijado por la jurisprudencia, que esta sea catalogada como antieconómica, y que quede plenamente justificada la declaración de la pérdida total.

Entre las fuentes de valoración a destacar, llama poderosamente la atención que todas y cada una de ellas comparten la misma finalidad, representar la idea del "valor real" del vehículo. Pero la experiencia nos demuestra que la valoración de un vehículo es un ejercicio pericial bastante volátil, siendo actualmente una cuestión *non liquet*. Y difícilmente algún día llegue a ser algo reglado, pues la cuantificación de estos bienes depende del particular ordenamiento del mercado, y este, salvo por imperativo legal, no atiende a razones jurídicas, sino a la oferta y la demanda. *Ergo* no podemos afirmar que estemos ante fuentes de valor real, sino de valor subjetivo, pues, el valor real debería ser unívoco.

En teoría, la forma de calcular el valor real del vehículo en unas circunstancias concretas consistiría en restar la devaluación que haya sufrido por el uso, la obsolescencia que pueda arrastrar por su antigüedad, su estado de conservación, entre otros factores susceptible de calibrar el valor del vehículo en particular. No obstante, vemos que las diferentes fórmulas que aspiran a representar la idea del valor real difieren considerablemente, cada una de ellas reclutan una serie de factores diferentes, siendo este el motivo principal por el que los resultados son dispares. A saber:

### 5.1 Valor a nuevo.

Como principal referencia valorativa, esta fuente se corresponde con el precio del vehículo que el perjudicado/asegurado tuvo que desembolsar cuando adquirió el vehículo de primera

<sup>36</sup> Con permiso de agentes calibradores como el valor de afección, que pueden incrementar este margen de tolerancia resarcitoria en algunas circunstancias.

mano. Este importe debe incluir impuestos (IVA), así como los accesorios incorporados al vehículo siniestrado. Todo ello, con independencia de la revalorización ex IPC que pudiera aplicarse.

Salvo en determinadas coberturas pactadas en el seno de una relación contractual, no es la valoración más frecuente que podamos observar en este tipo de litigios. En cuyo caso, el proceso aritmético deviene sencillo; de acuerdo al art. 217 LEC, el asegurado debe probar mediante algún medio de prueba admitido en derecho el importe que tuvo que desembolsar para adquirir el vehículo, normalmente la factura de compra que otrora se expidiera.

A propósito de este valor, citamos, por ejemplo, la SAP Valencia, sec. 7ª, 358/2022, 14 de septiembre de 2022 (4202/2022 - ECLI:ES:APV:2022:4202), la cual se pronuncia en el seno de una relación contractual. Se estima el recurso, aceptando el suplico de *“la demanda, se reclama el valor a nuevo del vehículo de 18.000 euros como coste de su compra, el cual se acredita debidamente mediante copia del contrato de crédito al consumo”*, menos la franquicia aplicable. O la SAP Gran Canarias, sec. 1ª, 28/2024, 16 de enero de 2024 (297/2024 - ECLI:ES:APGC:2024:297), que rechaza indemnizar por el valor a nuevo por cuando no se aportan las *“facturas de compra que permitan advenir su valor a nuevo”*.

## 5.2 Valor venal.

Posiblemente la fuente referencia con mayor predicamento, este concepto parte de la base del valor a nuevo antes indicado, y se obtiene su resultado aplicando un porcentaje de depreciación al valor a nuevo, según la antigüedad del vehículo. En este caso, el importe económico representa una foto fija del valor del vehículo justo en el momento anterior de sufrir el siniestro.

El problema de esta fuente valorando únicamente la antigüedad es que ignora una cantidad importante de *inputs* cuantitativos a considerar de especial interés para realizar una valoración ajustada al caso en particular. Justo como refiere la SAP Madrid, sec. 1º, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), indicando que *“El valor venal, en su estricta aplicación y sin prestar atención a las circunstancias del caso concreto, pueden resultar en la generalidad de los supuestos notoriamente injustas para cualesquiera de las partes enfrentadas al omitir cualquier valoración que no sea la estricta en que la mentada posición se sustenta”*

Además, como quiera que, a diferencia de la fuente anterior (valor a nuevo), el valor venal, *per se*, es un concepto que arrastra una vaguedad importante, es tan abstracto como interpretable, motivo por el cual observamos un abanico de referencias para cuantificar el valor venal del bien. Citamos las principales:

**a) Fuente jurídica. Orden HFP/1396/2023**, de 26 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte<sup>37</sup>.

De orden jurídico, el Ministerio de Hacienda y Función Pública aporta normas de rango reglamentario, Órdenes que van publicándose con una periodicidad anual, actualizando los *“precios medios de vehículos de turismo usados durante el primer año posterior a su primera matriculación”* (anexo I). Igualmente, lleva aparejado un Anexo IV, que establecen los *“porcentajes determinados en función de los años de utilización a aplicar a los precios fijados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, para vehículos de turismo, todo terreno, autocaravanas y motocicletas ya matriculados”*, de tal modo que puede deducirse el valor venal aplicando la didáctica y sencilla aritmética propuesta en los cuadrantes de estos anexos.

No obstante, esta forma de valorar vehículos a motor resulta excesivamente estereotipada, *ergo* imprecisa. Se centra exclusivamente en aplicar un porcentaje de depreciación según la antigüedad del bien, y deja fuera bastantes factores de interés pericial, dando lugar a valoraciones que en muchos casos no representan efectivamente el perjuicio patrimonial sufrido. Esta fuente no tendría en cuenta, por ejemplo, el estado del automóvil en particular, ni el kilometraje, accesorios, complementos, revisiones, mantenimientos, etc. Y estos puntos analíticos influyen en el valor de un vehículo a motor. En mi opinión, se trata de fuentes que rara vez aciertan con el cénit del valor real.

**b) Fuentes convencionales. Las tablas/boletín Ganvam y Las tablas Eurotax.**

<sup>37</sup> Téngase en cuenta que el Ministerio correspondiente dicta anualmente una Orden actualizada. Últimos 8 años: Orden HFP/1258/2017, Orden HAC/1375/2018, Orden HAC/1273/2019, Orden HAC/1275/2020, Orden HFP/1442/2021, Orden HFP/1259/2022, y la vigente Orden HFP/1396/2023.

Por su parte, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM)<sup>38</sup> ha querido participar de esta guisa, publicando periódicamente (cada 3 meses) un documento (Libro) en el que se recopilan e indexan todos los modelos y versiones de vehículos a motor susceptibles de ser valorados económicamente, en principio, atendiendo a criterios como la antigüedad del mismo.

*Ídem* que la fuente anterior, la Editorial Eurotax-España, S.A., perteneciente a "The Autovista Group", aporta a este particular abanico de fuentes indemnizatorias el "Manual de Precios de Venta de Automóviles de Ocasión", cuya repercusión jurídica corre la misma suerte que las tablas Ganvam antes indicadas, es decir, limitada al seno de una relación contractual. E, igualmente, mismo carácter reservado que Ganvam, en la medida que solo pueden consultar socios suscritos, principalmente las patronales como las aseguradoras, gabinetes periciales o concesionarios.

Como quiera que ambas fuentes no cuentan con la categoría de norma jurídica, carecen de cualquier carácter dispositivo, obligatorio y/o imperativo que una norma jurídica les pudiera otorgar. Aunque ello no empece a que resulte vinculante interpartes en el seno de una relación jurídica contractual por obra y gracia del art. 1089 CC, vinculación que, huelga decir, tendría que precisar del más inmaculado consentimiento (art. 1255 CC), cualificado si estamos en el ámbito de consumidores y usuarios (art. 2 LGDCyU). Cuestión aparte sería plantearse si la cláusula que establece la obligatoriedad de valorar el vehículo siniestrado por esta fuente en particular fuera o no limitativa de derechos.

Las dos principales críticas de estas dos últimas fuentes (Ganvam y Eurotax) son dos. La primera, el sesgo de que estas fuentes están patrocinada fuertemente por el *lobby* asegurador, lo cual podría explicar la tendencia generalizada a infravalorar el vehículo a motor usado. La segunda, el flanco de indefensión para el perjudicado/asegurado; pues el acceso/consulta a estos documentos están reservados únicamente a sus socios (aseguradoras, peritos o concesionarios), *ergo* difícilmente el acreedor pueda contrastar el importe que la aseguradora afirma representa el valor venal del vehículo sea el que realmente determina Ganvam o Eurotax. Por lo

tanto, estamos ante dos fuentes de valoración muy restrictivas, que reducen considerablemente las opciones del acreedor, y que difícilmente puedan ser contrastadas. Todo un acto de fe por parte del perjudicado. Precisamente por esto anterior, en mi opinión, considero que existen razones de peso para incluirlas en la gran familia de cláusulas limitativas de derecho y/o abusivas.

No obstante, cabe destacar que se observan sentencias en las que, pese a haberse pactado valorar el vehículo de acuerdo a las tablas Ganvam, si la aseguradora no es capaz de probar con precisión la fuente de valoración, se estará a la valoración establecida por el mercado. Vid. por todas, la SAP Navarra, sec. 3ª, 729/2024, 4 de junio de 2024 (872/2024 - ECLI:ES:APNA:2024:87), en la cual, la *"póliza suscrita por las partes en cuyas Condiciones Generales firmadas y aceptadas por la actora se definía el valor venal como el precio de venta del vehículo en España inmediatamente antes del momento de la concurrencia del siniestro y se añadía que para la determinación de este valor se estará a lo dispuesto en la vía de valoraciones GANVAM (boletín publicado por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios)"*, sin embargo *"a la vista de todo ello y considerando que no ha quedado acreditado que el valor venal del vehículo sea el pretendido por la demandada, y no habiendo quedado acreditado tampoco con el rigor necesario la valoración de los restos y el pago de la cantidad reclamada, procede estimar el recurso interpuesto y fijar el importe de la indemnización en la cantidad acreditada correspondiente al importe de reparación del vehículo pero descontando el importe correspondiente al IVA al no haberse llevado a cabo la reparación"*.

Más control judicial para esta fuente de valoración la encontramos en relación al carácter limitativo o delimitador del riesgo de la cláusula que establezca la referencia Ganvam como criterio para valorar el vehículo.

A favor de considerar cláusula limitativa, la SAP Jaén, sec. 1ª, 284/2023 23/03/2023 305/2023 - ECLI:ES:APJ:2023:305), **"tratándose de cláusula limitativa la que establece el valor venal del vehículo con referencia a la Guía Ganvam, la misma no cumple con los presupuestos que el art. 3 LCS exige, pues independientemente de que no conocemos la forma en que viene redactada en las condiciones generales y si las mismas estaban firmadas -téngase en cuenta que en cualquier caso habremos de aplicar el principio pro asegurado del art. 2 LCS-, de**

38 Asociación inscrita con el número 844 en la Oficina Central de Depósito de Estatutos de Organizaciones Profesionales del Ministerio de Trabajo.

lo que no queda duda es que ese carácter limitativo se atribuye por la propia aseguradora en las condiciones particulares y las mismas tampoco están firmadas, de modo que siendo la naturaleza propia de la cobertura de “daños propios” la de reparación del daño, como declaraban las sentencias que hemos expuesto, no puede operar una limitación de la que no consta que estuviera informado el asegurado y una vez resaltadas que lo están, al no constar que hubiera aceptado las mismas mediante su firma y ello incluso aun admitiendo que hubiera podido dar una relación de los extras a incluir en dicha cobertura porque tampoco se puede asegurar que el asegurado medio tenga conocimiento lo que deba resaltar como tales respecto de un equipamiento base de un vehículo, máxime cuando muchos de aquellos se vienen a incluir hoy día de serie según el modelo comprado”.

En contra de considerar cláusula limitativa de derechos (a favor de considerar cláusula delimitadora del riesgo), la SAP Navarra, sec. 3ª, 729/2024, 4 de junio de 2024 (872/2024 - ECLI:ES:APNA:2024:872), considerando que. *“Conforme a dicho criterio y en el caso que nos ocupa consideramos que la cláusula no puede considerarse como limitativa de derechos por cuanto no recoge expresamente ninguna “limitación” de los derechos del asegurado, sino que lo que hace es fijar una referencia a la hora de determinar el valor venal del vehículo optándose por la utilización de una guía, concretamente la tablas GANVAM que podemos considerar de utilización común para la valoración de los vehículos usados de forma que la referencia a las mismas la podemos entender como una forma de fijar criterios objetivos en dicha valoración. Por ello la cláusula litigiosa debe calificarse como delimitadora del riesgo lo que supone que no se deben cumplir con los requisitos del art 3 LCS.”.*

### 5.3 Valor de mercado.

En mi opinión, la referencia del valor de mercado (también conocido como valor de reposición) es posiblemente la fuente más realista de todo este repertorio, es la que más se acercaría al valor real. Lejos de artificios matemáticos y valoraciones subjetivas e interesadas, el resultado de esta fuente no es más que la cristalina y transparente intervención de la “mano invisible”, metáfora patrocinada por economista y filósofo ADAM SMITH, y más representativa de una de las leyes económicas más clásicas e implacables: la ley de la oferta y la demanda<sup>39</sup>.

Concretamente, es el valor que tendría el vehículo en caso de comprarlo en el momento de la pérdida del mismo, es decir, el siniestro. Para calcular este importe se atenderá a al precio de adquisición de un vehículo idéntico al siniestrado en el mercado de segunda mano, o, en su defecto, a otro de similares características técnicas. Es decir, lo que un potencial cliente interesado por el producto estaría dispuesto a pagar por un vehículo en unas condiciones concreta y una fecha determinada.

El alto grado de precisión de esta fuente viene amparado por la propia selección natural que impertérritamente imprime el mercado a toda *res intra commercium*. Los principales factores que participan de este algoritmo matemático serían: el propio precio de nueva adquisición del bien en el mercado, precio de bienes complementarios o sustitutivos, renta disponible, preferencias del consumidor, coste de producción, tecnología, políticas empresariales, incentivos públicos, entre otros. En síntesis, todo este acervo de factores de precisión cuantitativos ajustan el valor del vehículo más que ninguna otra fuente al caso en particular. Aunque, también se deja factores concretos fuera, que solo podría poner en valor un informe pericial *ad hoc* (mantenimiento, revisiones, complementos, accesorios, telemetría, etc.).

Un reconocimiento explícito de que el valor de mercado resarce de forma más efectiva que el valor venal lo podemos encontrar, entre otras, en la SAP Pontevedra, sec. 3ª, 461/2023 28 de septiembre 2023 (2005/2023 - ECLI:ES:APPO:2023:2005): *“Se centra el debate en la alzada en la cuantificación indemnizatoria correspondiente al propietario perjudicado del vehículo Kia Sorento 2.5 CRDI EX1, matriculado el 8.4.2005, y accidentado en fecha 23.2.2019 con resultado de siniestro total. En tales supuestos de pérdida total del vehículo, reiterada jurisprudencia, a la hora de concretar el perjuicio económico de modo razonable y sin enriquecimiento injusto, tiene en consideración el valor de mercado del coche a fecha de siniestro -excluyendo valor venal- en cuanto que compensa de forma más ajustada a la realidad comercial la imprescindible reposición de coche de similares características, con incremento no inferior al 30% por valor de afección, que comprenderá el importe de gastos administrativos, dificultades de encontrar un vehículo similar en el mercado o incertidumbre sobre su funcionamiento, entre otras circunstancias -por todas, SS.TS. 11.2.2013,*

39

SMITH, Adam. *La riqueza de las naciones*. Ed.

Alianza, Madrid, 1994.

30.5.2017 y ( Pleno) 14.7.2020<sup>40</sup>.

A propósito de este valor de mercado, cabe mencionar que se observa cierta información contradictoria en la literatura general y jurisprudencial al relacionarlo con el valor venal. Por ejemplo, un primer punto de confusión lo encontramos en Diccionario Panhispánico Del Español Jurídico, que define el “valor venal”, “en el contrato de seguro”, es el “valor de venta del objeto o bien asegurado inmediatamente antes de la producción del siniestro”. Es decir, mezcla valor venal con valor de mercado.

Dentro de la dimensión jurídica, vemos otros puntos de contradicción, v.g. la SAP Oviedo, sec. 6ª, 47/2024, 29 enero 2024 (110/2024 - ECLI:ES:APO:2024:110), en la que se indica: “Por ello este Tribunal y la generalidad de las secciones de esta Audiencia Provincial viene afirmando que el valor venal del vehículo asegurado será el coste de adquisición en el mercado de segunda mano de un vehículo de la misma marca, modelo, antigüedad y similar estado de conservación pues esa es la pérdida que sufre el asegurado y la cantidad que tendrá que invertir para disfrutar del servicio y ventajas que le ofrecía el vehículo declarado siniestro total”. Es decir, define el valor venal de acuerdo a parámetros del valor de mercado.

Por su parte, la SAP Barcelona, sec. 4ª, 293/2022, 16 de junio de 2022 (6214/2022 - ECLI:ES:APB:2022:6214) y la SAP Castellón, sec. 3ª, 305/2023, 6 de julio de 2023 (3809/2023 - ECLI:ES:APCS:2023:809), interpretan de forma diferente ambos valores, estableciendo que “Sin perjuicio de cierta relatividad de los conceptos, y como advierte la doctrina los tribunales, “el valor venal resulta de parámetros objetivos (tablas oficiales) de cálculo como la cifra que tenía el vehículo antes del siniestro y la que tiene en ese momento del accidente, mientras que el valor de mercado (o de reposición) se fija en el

valor de compra del vehículo, lo que significa que lo que realmente se tiene en cuenta es el valor de adquisición de vehículo similar, de ahí que en ese caso sí que se tienen en cuenta variables como el estado del vehículo, el kilometraje, los extras que contenga el vehículo etc.” (Sentencia de la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Barcelona nº 293/2022, de 16 de junio).”.

#### 5.4 Valor venal o de mercado mejorado.

Fruto de la ingeniería jurídica observamos en diferentes resoluciones judiciales versiones cualificadas del valor venal o de mercado<sup>41</sup>. Se trata de una suerte de expansión de las dos fuentes base antes indicadas (valor venal y de mercado). La sintaxis jurídica es sencilla, se trata de añadir el apellido “mejorado” a la base indemnizatoria valor venal o valor mercado, con la clara intención de mejorar esta. Algo totalmente de conforme con el art. 1255 CC, y coherente con el principio *pro damnato* y *pro asecurado*.

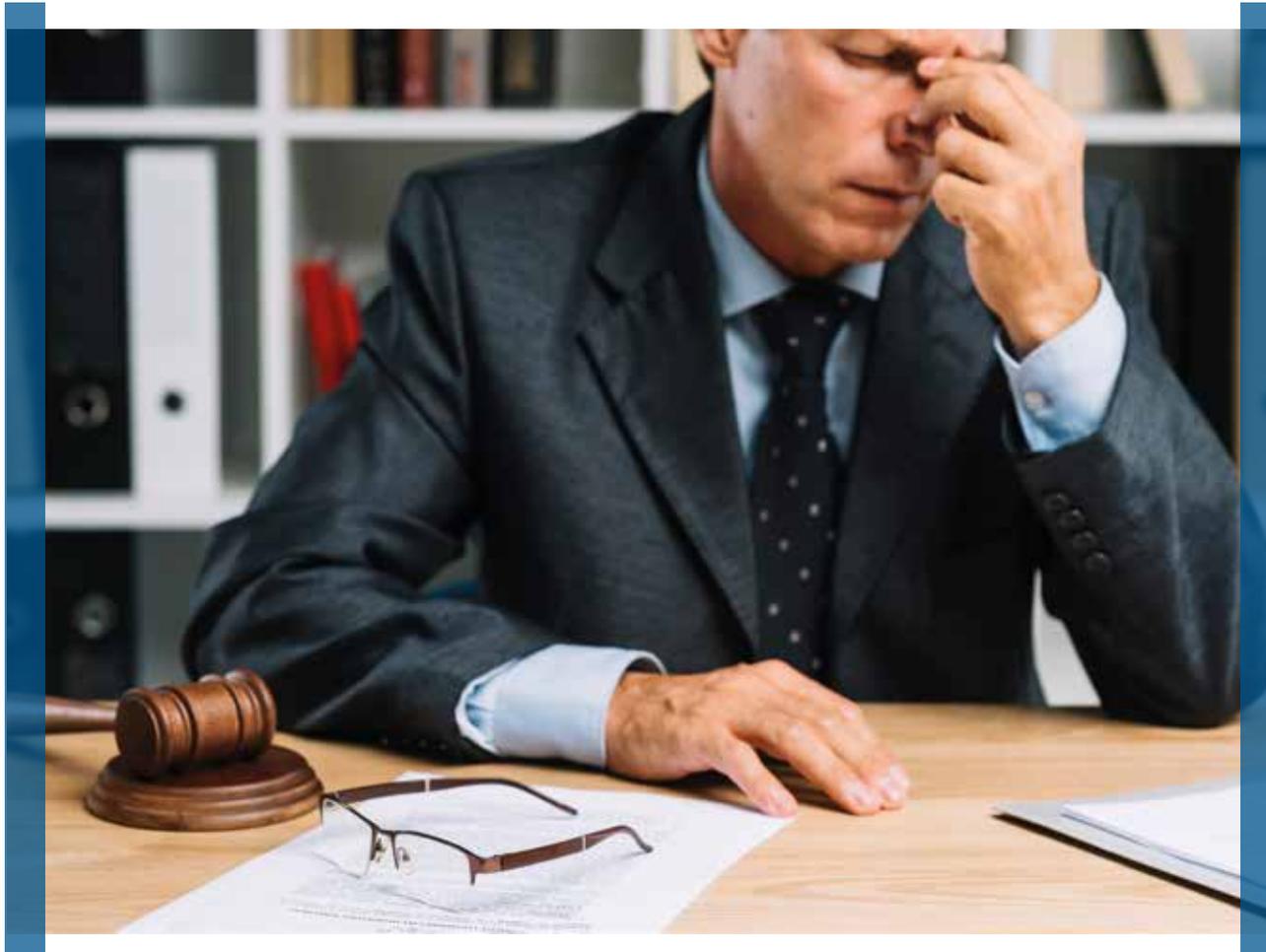
Como no puede ser de otra forma, su efecto jurídico se revela en forma de mejora cuantitativa. Normalmente se expresa añadiendo un porcentaje al valor venal, aunque también se observa una fórmula a la inversa, es decir, reduciendo un punto porcentual por cada año del vehículo partiendo del valor a nuevo. En suma, estamos ante una *enhanced compensation* o plus económico, que se aplica a una base indemnizatoria (valor venal o mercado) que aspira alcanzar la compensación plena del daño sufrido por el perjudicado/asegurado.

Todo ello, bajo el considerando de que valor venal se suele quedar bastante corto a la hora de alcanzar la máxima de la reparación íntegra. No podría afirmar lo mismo del valor de mercado, al menos en la actualidad, en la medida que a fecha de los presentes la república independiente del mercado de segunda mano es bastante generosa a la hora de tasar vehículos a motor de segunda mano.

Y ciertamente, hace décadas que podemos observar en la literatura jurisprudencial el convencimiento de que el valor venal no suele alcanzar la máxima de la reparación íntegra. Ver-

40 Sigue la sentencia indicando que “...En el caso estudiado la aseguradora recurrente, encargada de probar el valor de mercado -pues, como se dijo, se considera insuficiente el simple valor venal (2.900 euros) indicado en boletín GANVAM-, no aporta informe de valoración del coche, ni, sobre todo, específica con prueba adecuada el valor de mercado del anterior, precisamente referenciado en hecho TERCERO de su escrito de contestación, según le impone el art. 217 LEC. Mediante consulta en internet, el Tribunal observa un precio medio de marca y modelo de 2005 que ronda los 4.500 euros en normales condiciones de conservación, por lo que, aun aplicando mínimo valor de afectación del 30% (1.350 euros), se obtiene una cantidad de 5.850 euros ya superior al presupuesto reclamado, planteamiento no desvirtuado sustancialmente aun ponderando los 1.001 euros de restos concretados en informe pericial del Sr. Matías”-

41 Por ejemplo, en el contrato objeto del recurso resuelto por la SAP Badajoz, sec. 3ª, 1 de septiembre de 2023 (942/2023 - ECLI:ES:APBA:2023:942); “el valor venal del vehículo a fecha 15/03/2021, cuando se produjo la sustracción, ascendiera a 6.255 €, mientras que el “valor de mercado mejorado “ o “ valor venal mejorado” fuera de 3.957 €”, entre otras tantas.



bigracia de la STS 833/1999, 28 de mayo de 1999 (3741/1999 - ECLI:ES:TS:1999:3741), la cual ya constató que *“el valor venal, por sí solo, no constituye reparación suficiente pues no repone al perjudicado en la situación anterior al siniestro, en la que disponía de un vehículo propio que satisfacía un valor de uso notablemente superior al valor venal. Esta es la razón por la que en la práctica jurisdiccional es frecuente incrementar dicho valor venal en una proporción aproximada del 50% para incorporar tanto el valor de afección, como la notoria discordancia de los precios de compra y de venta en el mercado de vehículos usados, atendiendo a las circunstancias de cada caso”*. Posiblemente, sentencias como esta pudieron ser las precursoras de lo que actualmente conocemos típicamente como valor de afección.

### 5.5 Valor de afección.

El concepto del valor de afección representa un porcentaje que se aplica sobre el valor venal o de mercado del vehículo. Según la literatura jurisprudencial el *“valor de afección comprenderá el importe de los gastos administrati-*

*vos, 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”*<sup>42</sup>. Es decir, estamos ante un plus indemnizatorio que aplica en aquellos casos en los que la reparación deviene antieconómica y se ha declarado el siniestro total.

La razón de ser de este factor tendría su fundamento en *“las incomodidades y molestias de todo tipo que para el perjudicado supone la pérdida de su vehículo y la necesidad de adquirir otro, bien sea nuevo, bien de parecidas características cuando el que ya tenía, el siniestrado, le prestaba un buen servicio, viéndose obligado, pese a ello, a desembolsar lo preciso para comprar uno nuevo o a adquirir otro de segunda mano, con todos los riesgos que tal operación comporta”*<sup>43</sup>.

42 STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499).

43 SAP Huesca, sec. 1ª, 14 de abril de 1997 (184/1997 - ECLI:ES:APHU:1997:184).

En cuanto al calibre de este plus, si bien en términos generales ha quedado a discreción de los tribunales de justicia elegir la solución más apropiada dependiendo del estándar resarcitorio del caso en particular, no es menos cierto que esta facultad ha coexistido con un arquetipo de referencia media. En este sentido, podemos observar en la década de los 90" referencias del 25%<sup>44</sup>, 30 %<sup>45</sup>, del 40 %<sup>46</sup>, o incluso del 50 % como opción de referencia en la STS 833/1999, 28 de mayo de 1999 (3741/1999 - ECLI:ES:TS:1999:3741), al señalar que. *"el valor venal, por sí solo, no constituye reparación suficiente pues no repone al perjudicado en la situación anterior al siniestro, en la que disponía de un vehículo propio que satisfacía un valor de uso notablemente superior al valor venal. Esta es la razón por la que en la práctica jurisdiccional es frecuente incrementar dicho valor venal en una proporción aproximada del 50% para incorporar tanto el valor de afección, como la notoria discordancia de los precios de compra y de venta en el mercado de vehículos usados, atendiendo a las circunstancias de cada caso"* (STS, 2.ª, de 28-V-1999, rec. 723/1998"); o la SAP Granada, sec. 3ª, 804/1997, 31 de octubre de 1997 (311/1997 - ECLI:ES:APGR:1997:311), estableciendo que *"se debe incrementar el valor venal en un 50%"*; entre otras tantas<sup>47</sup>.

Sin embargo, parece que actualmente, desde que se dictara la STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499), el 30 % se ha postulado como el estándar más razonable. Aunque ello no empece a que, según el caso en particular, sigamos observando otros porcentajes que se ajusten más a la realidad del

caso, pudiendo ser demandando un porcentaje superior<sup>48</sup>, o inferior al 30 %<sup>49</sup>.

A propósito del arquetipo mayoritario del 30 %, vid. SAP Girona, sec. 1ª, 396/2023, 31 de mayo de 2023 (816/2023 - ECLI:ES:APGI:2023:816), que establece *"no existe prueba sobre el buen estado del vehículo en el momento del siniestro más allá del mero dato de su poca antigüedad, el porcentaje a aplicar debe ser el mínimo de la horquilla que siguen la mayoría de Audiencias Provinciales, esto es, un 30%"*; la SAP Girona, sec. 1ª, 319/2024, 24 de abril de 2024 (682/2024 - ECLI:ES:APGI:2024:682), indicando que *"el juez de instancia ha aplicado correctamente la jurisprudencia del Tribunal Supremo que ha sido citada y ha sido en base a ella que ha resuelto estimando la petición de la demandante, concediéndole el importe correspondiente al valor de afección, calculado en un 30% sobre el valor venal"*; o la SAP Castellón, sec. 3ª, 305/2023, 6 de julio del 2023 (3809/2023 - ECLI:ES:APCS:2023:809), señalando que *"a partir de lo ello, advertimos que el cálculo que efectúa la demanda no se revela adecuado pues, de una parte, considera como valor venal una cantidad que no es tal, según el*

44 SAP Lleida, sec. 1ª, 196/1997, 14 de octubre de 1997 (42/1997 - ECLI:ES:APL:1997:42); *"...en concepto de valor de afección... procede su incremento hasta el 25%"*

45 SAP Castellón, sec. 2ª, 314/1997, 17 de julio de 1997 (3/1997 - ECLI:ES:APCS:1997:3); *"el importe del valor venal más un 30% de afección según constante Jurisprudencia"*. SAP Valladolid, sec. 3ª, 353/1997, 14 de octubre 1997 (93/1997 - ECLI:ES:APVA:1997:93); *"...incrementado en un 30% de valor de afección"*. SAP Oviedo, sec. 1ª, 573/1997, 4 de noviembre de 1997 (426/1997 - ECLI:ES:APO:1997:426).

46 SAP Huesca, sec. 1ª, 196/1994, 29 de junio de 1994 (288/1994 - ECLI:ES:APHU:1994:288); *"se abonará el valor venal incrementado en un cuarenta por ciento como valor de afección"*.

47 SAP Málaga, sec. 6ª, 716/1997, 15 de noviembre de 1997 (499/1997 - ECLI:ES:APMA:1997:499); *"La solución que adopta en estos casos la doctrina para equilibrar uno y otro argumento es la de incrementar en un 50% el valor venal del vehículo, incremento que se denomina de afección, para compensar la pérdida que pueda tener en el mercado para encontrar un turismo de análogas características y para indemnizar las molestias que dicho cambio forzoso pudiera reportarle"*

48 SAP Guadalajara, sec. 1ª, 453/2022, 24 de noviembre de 2022 (689/2022 - ECLI:ES:APGU:2022:689); en este caso se *"Se interpone recurso de apelación frente a la resolución dictada por el Juzgado de primera instancia que estima parcialmente la demanda interpuesta condenando a la parte demandada al abono del valor venal del vehículo incrementado en un porcentaje de afección del 60%"*; aunque se desestima el mismo.

49 SAP Oviedo, sec. 4ª, 502/2023, 18 de octubre de 2023 (2991/2023 - ECLI:ES:APO:2023:2991); *"En acuerdo para unificación de criterios de las secciones civiles de esta Audiencia de 8 de febrero de 2007 se consideró que en aquellos casos en los que el valor de reparación excediera notablemente del que tuviera el vehículo, habría estarse a éste, a fin de, respetando el principio de indemnidad, evitar el enriquecimiento que para el perjudicado podía suponer acudir a la primera alternativa así como soluciones claramente antieconómicas, si bien se precisó, para asegurar la observancia de ese principio evitando todo menoscabo patrimonial para el perjudicado, que el valor a tener en cuenta debía ser el de mercado y no el venal, incrementado en el premio de afección, a concretar en cada caso entre un 20 y un 25%"*. SJPI Pamplona, 135/2021, 16 de junio de 2021 (529/2021 - ECLI:ES:JPI:2021:529); *"se estima adecuado aplicar dicho valor de afección del 20% sobre la cantidad de 2.850 euros, lo que hace un total de 570 euros"*. SAP Logroño, sec. 1ª, 532/2021, 15 de noviembre de 2021 (812/2021 - ECLI:ES:APLO:2021:812); *"el importe del valor venal más 25% de valor de afección, 1562'50 €"*. SAP León, sec. 2ª, 349/2021, 28 de diciembre de 2021 (1697/2021 - ECLI:ES:APLE:2021:1697); *"tomando como referencia el valor de mercado de otros vehículo de similares características, incrementado en el valor de afección, que en este caso se establece en un 25%, porcentaje que en función de las características del vehículo y de su antigüedad y estado no se estima que resulte desacertado."*

*propio perito autor del informe en que la parte se basa, y aumenta además un 40% de afección que, no ofreciéndose mayor justificación al respecto, excede del 30% que, con carácter general, viene admitiendo esta Sección en las más recientes resoluciones”; entre otras predecesoras que sostienen esta línea como la más razonable<sup>50</sup>.*

Incluso en la relación puramente contractual se aprecia a una tendencia a establecer el 30 % como valor de afección de referencia. Como por ejemplo establece la SAP Badajoz, sec. 3ª, 198/2023, 1 de septiembre de 2023 (942/2023 - ECLI:ES:APBA:2023:942), la cual indica que *“atendiendo a todo lo expuesto, procede estimar parcialmente la demanda fijando la indemnización procedente en la cantidad de 8.131,50 €, importe que se corresponde con el valor atribuido por el perito designado por la demandada de 6.255 € más un 30% de valor de afección, incremento que se considera procedente aun cuando nos hallemos en un ámbito contractual, para ajustar la cifra obtenida estadísticamente al valor real del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro (art. 26 LCS) atendiendo a las especiales características del vehículo sustraído (furgoneta con techo camperizada)”*.

En síntesis, el valor de afección, como elemento calibrador que es de daños y perjuicios debe ser coherente con caso en particular, ergo su porcentaje es susceptible de ajustarse a las exigencias resarcitorias del hecho en concreto.

### 5.6 Valor estimado.

De fuente puramente convencional, debe ser pactado expresamente en la póliza por ambas partes contratantes (tomador/asegurado y aseguradora). Esta posibilidad tiene cobertura legal genérica en el art. 1255 CC, y expresa en el art. 28 LCS.

A tener en cuenta el carácter limitativa de derechos la cláusula que, en *“los supuestos de pérdida total del vehículo, fija la indemnización procedente en un importe inferior a su valor venal, carácter limitativo que determinaría que únicamente pudiera considerarse válidamente incorporada al contrato cumpliendo los presupuestos del art. 3 LCS, requisitos que no concurren en el presente caso ya que, si bien tanto las condiciones particulares, como las generales*

*aparecen firmadas electrónicamente por la tomadora (en contra de lo manifestado por la parte apelante), sin embargo, la citada estipulación no está resaltada especialmente (de forma que permitiera al asegurado comprender su significado y alcance y diferenciarla de las que no tienen esa naturaleza - STS 402/2015, de 14 de julio, de Pleno-), incumplimiento de los presupuestos acumulativos del art. 3 LCS, que determina que no deba considerarse incorporada al contrato y que, por tanto, no resulte de aplicación para determinar la indemnización procedente.”<sup>51</sup>. Doctrina ya sentada por la pretérita STS 997/2002, 23 de octubre de 2002 (6991/2002 - ECLI:ES:TS:2002:6991).*

### 5.7 Valor de reparación.

El valor de reparación de un vehículo involucrado en un accidente de circulación representa el coste mecánico (mano de obra) y de piezas necesarias para para devolver el vehículo a su estado original antes del accidente. La cuantía de este importe dependerá del volumen de daños, del tipo de vehículo, de la calidad de piezas de sustitución que el titular del vehículo desee emplear (originales, compatibles, o usadas), y de la categoría del servicio de mano de obra (taller oficial o independiente; premium o low cost).

Tal como se ha expuesto en apartados precedentes, este valor es clave para el devenir resolver el expediente del siniestro, pues según sea superior o inferior al valor venal, la aseguradora acordara la ejecución de la reparación presupuestada por el taller o por declarar la pérdida total.

### 5.8 Valor de restos.

Este particular valor se corresponde con el valor de mercado que tendría el vehículo justo después de haber sido siniestrado. Su determinación también se deduce de la oferta y la demanda; más concretamente del provecho que tengan las piezas recuperables o por el reciclaje del vehículo. La cuantificación es susceptible de ser realizada por un perito tasador de automóviles o por las empresas de desguace, quienes determinan el importe concreto para el vehículo en particular.

Este importe forma parte de los guarismos a considerar en la liquidación del siniestro, y su

<sup>50</sup> SAP Ciudad Real, sec. 1ª, 356/2021, 21 de octubre de 2021 (1127/2021 - ECLI:ES:APCR:2021:1127); *“...más un 30% de afección, alcanzaría la cantidad de 1.820 €”*.

<sup>51</sup> SAP Badajoz, sec. 3ª, 198/2023, 1 de septiembre de 2023 (942/2023 - ECLI:ES:APBA:2023:942).

inclusión o exclusión en la oferta motivada estaría *“condicionando el cobro de la misma a la entrega del vehículo por el actor”*<sup>52</sup>. Es decir, que si el titular del vehículo conserva el vehículo siniestrado, la aseguradora descuenta de la indemnización el valor de los restos, mientras que si entrega el vehículo a la aseguradora para que lo desguace se incluye el valor de restos en la indemnización total a cobrar.

## VI. CONCLUSIONES

A grandes rasgos, podemos concluir que el asegurado y/o perjudicado que sufre un accidente de circulación en el que se ve afectado su vehículo enfrenta un daño y perjuicio distingue dos consecuencias importantes. Por un lado, tenemos el debate del resarcimiento material por los daños en el vehículo, que contempla el debate binario de la reparación o la indemnización por la pérdida total. Y, por otro lado, el resarcimiento por haber estado privado de un bien como es el vehículo a motor, en la mayoría de los casos de especial relevancia para su vida ordinaria, de forma temporal o indefinidamente.

### 6.1 El dilema indemnizatorio. Ponderación binaria de derechos.

En cuanto al resarcimiento por los daños provocados al vehículo de un tercer perjudicado, la STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2499) ya nos dejó claro 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”*, y que solo se podrá exigir a la aseguradora la reparación del vehículo *“cuando su coste” no “sea desproporcionado y” no “exija al causante del daño un sacrificio desmedido o un esfuerzo no razonable”*.

En mi opinión, tras estas palabras habría un debate filosófico jurídico importante. Se trata de ponderar qué derecho prevalece sobre otro, si el del perjudicado a restablecer su patrimonio de forma efectiva, o el del responsable a no tener que soportar una deuda desmedida (aunque, en todo caso, sería su aseguradora). Aterrizando este debate al tráfico jurídico ordinario, el debate se centra en si procede reparar el vehículo o se indemniza el importe del valor del vehículo pagando este en metálico.

Vemos que el Alto Tribunal usa el término *“razonable”* como bisagra entre las dos soluciones posibles. Pero ya sabemos que en la práctica este tipo de conceptos jurídicos indeterminados no hacen más que reconocer la imposibilidad de regular expresamente un supuesto de hecho, obligando a lidiar con las particularidades del caso en particular. El problema es que el carácter abstracto de esta palabra admite tantas interpretaciones como intereses haya sobre la misma causa, de tal modo que cada parte cogerá las particularidades que más le favorecen para *“arrimar el ascua a su sardina”*.

Por medio del valor de afección se ha intentado acotar el límite de lo razonable. Es decir, de acuerdo a lo establecido por la doctrina del Tribunal Supremo, se entendería que la reparación sería equitativa si no excede del valor del vehículo más un margen porcentual. Pero claro, el margen de razonabilidad que se propone como referencia del 30% tampoco es vinculante, pues el propio Alto Tribunal admite la posibilidad de que este pueda oscilar a la baja y al alza, *ergo* tampoco acabaría con la controversia.

En todo caso, no sería la primera vez que nuestro ordenamiento nos abandona a la penumbra del concepto jurídico indeterminado, penumbra que, en última instancia no tiene más remedio que iluminarse en vía judicial.

Cuestión aparte es si este factor de corrección del valor de afección es suficiente para resarcir el daño al perjudicado. En mi opinión, el 30% me parece bastante escaso. En muy pocos casos la suma de este porcentaje le permite al perjudicado reparar su vehículo. Si, reparar su vehículo, que es, en la mayoría de los casos, aquello que espera el perjudicado; que, recordemos, no tenía ninguna obligación de soportar las consecuencias del mismo. Si por resarcimiento efectivo entendemos dejar al perjudicado en la misma situación que se encontraba antes de sufrir el siniestro, es evidente que dejar al perjudicado con una suma de dinero en metálico que no le alcance para reparar el vehículo no es resarcir, al menos no de forma completa. Pues, aunque con este importe pudiera comprarse otro vehículo de similares características, ya hemos indicado con anterioridad que comprar un vehículo no es un negocio jurídico sencillo.

Considero que dejar al perjudicado en la misma situación que se encontraba antes del siniestro difícilmente admitiría otro escenario que no fuera volver a tener su coche funcionando (su coche, no otro), de tal modo que le permita

52 SAP Zaragoza, sec. 2ª, 287/2023, 12 de julio de 2023 (1168/2023 - ECLI:ES:APZ:2023:1168).

seguir con su vida ordinaria, y al ser posible cuanto antes. A tener en cuenta también que el tiempo hasta llegar a ese punto de normalidad también computa a efectos de daños y perjuicios. Justamente lo que se predica en sede judicial, al reconocer que *“en materia de indemnización de daños y perjuicios el principio rector básico es el de plena indemnidad del perjudicado, esto es, el restablecimiento de su patrimonio al estado precedente a la producción del daño”*<sup>53</sup>; o la propia DGSFP, al indicar que *“en ningún caso puede quedar en peor situación que la que tenía en el momento anterior al siniestro”*<sup>54</sup>. Y si el responsable (o su aseguradora) tiene que hacer un esfuerzo económico, este estaría justificado en la medida que ha sido él quien ha incumplido la normativa de circulación aplicable, provocado el daño, alterando la vida de un tercero, e infringido el *alterum non laedere*. Lo contrario sería hacer cargar al perjudicado una cuota (una suerte de franquicia) de perjuicio no resarcido, bajo el pretexto de que sería desproporcionado. Al fin y al cabo, la filosofía normativa que ampara este tipo de hechos gira en torno al *pro victimae*, en el que ante la duda el resultado del litigio debe favorecer a la parte débil de la relación jurídica<sup>55</sup>. Todo ello, con independencia de que luego la aseguradora del responsable le incremente la prima por riesgo ulterior anualidad.

Apartarse de la línea del resarcimiento efectivo es técnicamente un incumplimiento de la obligación nacida ex art. 1089, 1902 CC, 1 y 7 LRCSCVM. Según OSSORIO MORALES *“se incumple la obligación cuando el deudor no realiza la prestación debida, o la realiza de modo defectuoso, de modo parcial, o tardíamente”*, y que *“todo incumplimiento produce que el derecho del acreedor quede defraudado, y frustrada su expectativa de recibir la prestación”*<sup>56</sup>. Por su parte, BATALLER GRAU define el incumplimiento como todo aquello que se desmarque de *“la*

*realización exacta de la prestación que constituye su objeto. Para que se alcance esta exactitud la doctrina nos remite a tres requisitos que conviene analizar seguidamente: identidad, integridad y tempestividad”*<sup>57</sup>.

Por ello, considero que la opción de reparar el vehículo debe ser prioritaria. Para ello, habría que incrementar el margen del canon de razonabilidad, bastante más que un 30 %, pues la experiencia nos demuestra que el plus del 30 % al valor del vehículo tampoco termina de clasificar el siniestro como apto para la reparación. Máxime cuando la aseguradora se encarga por otro lado (a través de sus peritos) de minusvalorar el valor venal del vehículo, para provocar la declaración de la pérdida total, incluso incrementando el valor de afección. No sería una opción disparatada, pues en otros órdenes del derecho de especial afinidad se es bastante permisivo en cuanto a la elección del perjudicado se refiere<sup>58</sup>. Incluso en este ámbito existen sentencias posteriores a la del Alto Tribunal antes citada, como la SAP Barcelona, sec. 4ª, 241/2021, 13 de abril de 2021 (3782/2021 - ECLI:ES:APB:2021:3782), que siguen recordando que *“en la obligación legal de indemnizar contemplada en el artículo 1.902 del CC prima la idea de “restitución” sobre la de “indemnización”*”.

A propósito de esto último, también resultaría oportuno a la luz del *pro victimae*, tomar como referencia el valor de mercado en detrimento del valor venal; al menos en las condiciones del mercado de segunda mano actual, *“dada la actual tendencia alcista de los vehículos de segunda mano”*<sup>59</sup>, que es bastante generoso valorando vehículos.

53 SAP Cuenta, sec. 1ª, 129/2021, 13 de abril de 2021 (189/2021 - ECLI:ES:APCU:2021:189).

54 DGSFP. *Asunto: siniestro total y valor venal en la cobertura de daños a terceros. SOVM 6. Diciembre 2009.*

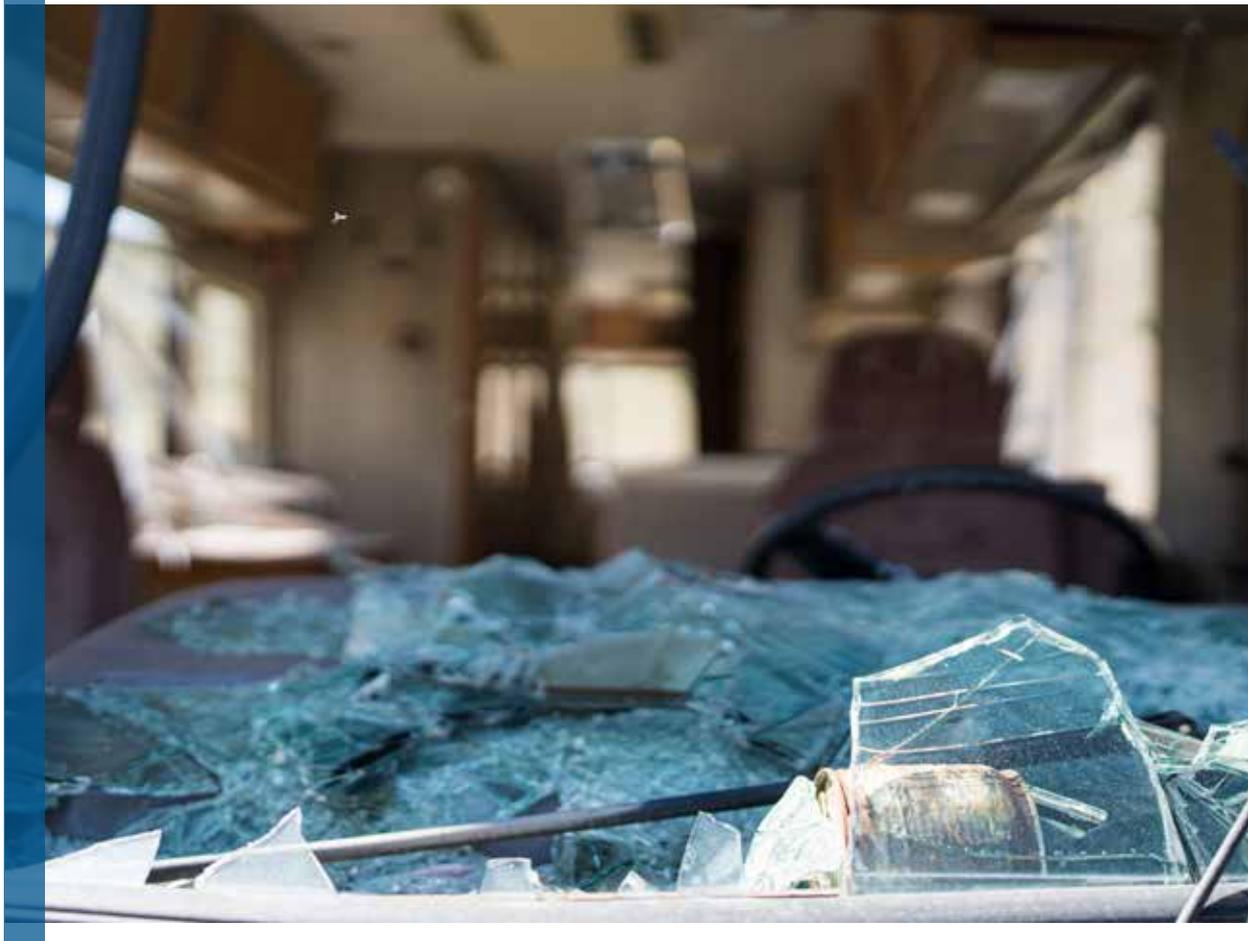
55 STS 273/2009, 23 de abril de 2009 (2380/2009 - ECLI:ES:TS:2009:2380); *“...principio de reparación íntegra del daño («asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios causados») que constituye uno de los principios capitales del sistema (Anexo, primero, 7) y al que debe concederse prevalencia en la interpretación de los casos dudosos haciendo efectivo el principio in dubio pro damnato [en la duda, en favor del perjudicado]”*.

56 OSSORIO MORALES, Juan. “Capítulo 7. Cumplimiento de las obligaciones”. En SÁNCHEZ CALERO, Francisco Javier. *Curso de Derecho Civil II Derecho de obligaciones, contratos y responsabilidad por hechos ilícitos*. 11ª ed., Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, p. 99.

57 BATALLER GRAU, Juan. “La obligación del asegurador: la liquidación del siniestro”. En BATALLER GRAU, Juan; y VEIGA COPO, Abel B. *La protección del cliente en el mercado asegurador*. Ed. Thomson Reuters-Civitas, Navarra, 2014, p. 835.

58 V.g. en el ámbito de los consumidores y usuarios. Vid. SAP Coruña, sec. 4ª, 105/2018, 26 de marzo de 2018 (585/2018 - ECLI:ES:APC:2018:585); *“La ley española no ofrece una definición de lo que se entiende por reparación, que sí la da, por el contrario, el art. 1.2.f) de la Directiva 1999/44/CEE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo, señalando que la misma consiste en “poner el bien de consumo en un estado que sea conforme al contrato de venta”. Al ser la reparación una manifestación del “ius electionis”, que atribuye la ley al consumidor, surge en el vendedor una concreta obligación de hacer, consistente en la obtención de un resultado, que no es otro que conseguir que el bien enajenado sea conforme con sus propiedades contractuales originarias”*.

59 SAP Ciudad Real, sec. 2ª, 556/2022, 12 de diciembre de 2022 (1701/2022 - ECLI:ES:APCR:2022:1701).



Esto anterior no significaría establecer como única opción la pretérita corriente jurisprudencial ya mencionada a favor de abonar *“el valor de reparación a todo trance para cualesquiera de los supuestos, como la opuesta del valor venal”*<sup>60</sup>, pero sí favorecer al perjudicado para que este pueda tener la opción de reparar su vehículo más cerca de lo que la situación jurídica actual le permite. Pues, ciertamente, establecer incondicionalmente la facultad de elegir al perjudicado para optar por la reparación, o la *“imposición de su reparación”* contra *“las exigencias de la buena fe”*<sup>61</sup>, pese al carácter antieconómico de esta, podría dejar en una situación de indefensión al asegurador. Además, tampoco podemos ignorar la impronta del art. 1103 CC, que permite a los tribunales de justicia moderar o limitar la responsabilidad derivada de actos negligentes, apreciando las circunstancias peculiares de cada caso; aunque ciertamente esta facultad es genérica, no estaría condicio-

nada por la tutela cualificada propia de la LRCSCVM, y tiene un carácter restrictivo. En todo caso, cabe reconocer que, aunque la arquitectura de las aseguradoras (art. 27 LOSSEAR) presuponga una preponderancia frente a un porcentaje importante de perjudicados y/o asegurados<sup>62</sup>, las aseguradoras también pueden incurrir en indefensión, y también cuentan con el mínimo de tutela que el art. 24 CE predica *urbi et orbi*.

En cuanto al resarcimiento de un accidente de circulación con culpa propia en el seno de una relación contractual la lógica jurídica difiere considerablemente. Si bien es cierto que el art. 1256 CC *“la validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes”*, no es menos cierto que en este tipo de relaciones jurídicas tenemos un contrato que vincula a ambas partes, y la lógica aritmética queda pactada *ex profeso*.

60 SAP Madrid, sec. 1ª, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683).

61 SAP Barcelona, sec. 13ª, 29 de diciembre de 1998 (10749/1998 - ECLI:ES:APB:1998:10749).

62 Salvo en los grandes riesgos y los reaseguros (arts. 44 y 79 LCS), donde se entiende habría una relación jurídica equitativa entre tomador/asegurado y aseguradora, por lo que no merecería la imperativa tutela ex LCS.

## 6.2 La génesis del perjuicio: La parálisis por análisis. Importancia de la celeridad resarcitoria.

Otra problemática que nace a la luz del accidente de circulación con daños materiales que afectan directamente al vehículo a motor es resarcimiento por haber estado privado de este bien de forma temporal o indefinidamente, que en la mayoría de los casos de especial relevancia para su vida ordinaria.

Cualquier contienda entre asegurador y perjudicado/asegurado lleva aparejado un consumo de tiempo, que no es baladí, ni ajeno a la esfera del art. 1106 CC. Sabemos que el cumplimiento efectivo de una obligación pasa necesariamente, entre otros factores, por cumplir con la tempestividad. Una obligación cumplida extemporáneamente es técnicamente un incumplimiento. Según FAYOS GARDÓ, el incumplimiento de la obligación también es *"...la situación producida por la falta de realización del deudor de la obligación prevista o la no realización de la misma en el momento pactado"*<sup>63</sup>. En este caso, al ser un incumplimiento que admitiría cumplimiento posterior, estaríamos dentro de la categoría del incumplimiento no definitivo<sup>64</sup>, cuyo remedio jurídico por excelencia sería la mora legalmente establecida, con permiso de la corriente doctrina que defiende la resecabilidad mayor del daño<sup>65</sup>.

Maniobrar en consecuencia a través de reclamaciones implica iniciar un periplo que consume tiempo, tiempo que el perjudicado/asegurado está privado de su vehículo. Incluso en los casos que no devienen *sub iudice*, el tiempo de espera hasta que el asegurado/perjudicado

vuelve a disponer de un vehículo a motor (a la normalidad, entiendo esta como la situación antes de sufrir el siniestro) suele sobrepasar el límite legal de los 40 días para el asegurado (art. 18 LCS), y de los tres meses para el perjudicado (art. 7 LRCSCVM).

Por tanto, de las coordenadas esenciales de eficacia resarcitoria señaladas (identidad, integridad y tempestividad), la pronta respuesta de la aseguradora es posiblemente el factor más determinante de todos; pues la suficiencia (*quantum*) del resarcimiento es siempre un punto susceptible de discusión *inter partes* (art. 38 LCS o art. 248 LEC), lo cual no empece que la aseguradora cumpla y/o abone inmediatamente lo que a su juicio deba abonar por los daños, sin perjuicio de ulterior discusión a propósito del *quantum*. Se trata pues de que el perjudicado/asegurado cuente al menos un vehículo a su disposición de forma inmediata al acaecimiento del siniestro, o fondos para mitigar parcialmente su problema, sin perjuicio que se inicie un a discusión sobre si reparar, indemnizar, o cuánto indemnizar.

Considerando el impacto personal directo e indirecto que lleva aparejado la pérdida de un vehículo a motor, máxime cuando se interviene en calidad de tercer perjudicado, entiendo que la celeridad debe ser un sacramento en este tipo de casos. Opinión nada revolucionaria si tenemos en cuenta que, precisamente en materia de seguros, la celeridad es uno de los genes más representativos de su particular ADN. No en vano, el legislador consideró oportuno introducir en la normativa sectorial un dispositivo acelerador del pago de las indemnizaciones (el importe mínimo debido del art. 18 LCS), y un sistema legal de contingencia moratoria, coparticipado en este caso por los arts. 20 LCS y/o 9 LRCSCVM, los cuales forman parte de una arquitectura legal claramente orientada al sacro principio de la pronta indemnización<sup>66</sup>. Precisamente por ello la STS 456/2004, 7 de junio de

63 FAYOS GARDÓ, Antonio. *Derecho Civil: Manual de Derecho de Obligaciones*. 1ª ed., Ed. Dykinson, Madrid, 2016, p. 32.

64 O'CALLAGHAN, Xavier. *Compendio de Derecho Civil. Tomo 1 (Parte General)*. 4ª ed., Ed. Edersa, Madrid, 2002, pp. 169 y 170. El autor identifica *"el incumplimiento puede ser total o propio, que es el incumplimiento propiamente dicho, en que el deudor no realiza la prestación no la realiza de forma absolutamente inadecuada, inhábil o inútil"*, que se corresponde con la idea del "incumplimiento definitivo"; y, por otro lado *"puede ser también el incumplimiento, parcial o impropio o cumplimiento defectuoso; el deudor realiza la prestación, pero no lo hace exactamente como estaba determinada en la obligación. En este cumplimiento defectuoso la prestación que realiza el deudor no se ajusta a los requisitos del pago"*; esto es, el "incumplimiento no definitivo".

65 JIMÉNEZ MUÑOZ, Francisco Javier. *La resarcibilidad del mayor daño sufrido por el acreedor pecuniario a causa de la mora del deudor*. Anuario de derecho civil, tomo LXIII, fasc. II, 2010.

66 LA CASA GARCÍA, Rafael. "Devengo de intereses moratorios". En BATALLER GRAU, Juan; y VEIGA COPO, Abel B. *La protección del cliente en el mercado asegurador*. Ed. Thomson Reuters-Civitas, Navarra, 2014, pp. 840 y 841. *"altamente conveniente el establecimiento de una disciplina especial encaminada a evitar que los asegurados hayan de soportar esperas más o menos prolongadas en las liquidaciones de los siniestros sin consecuencias patrimoniales significativas para el asegurador en caso de ser este sujeto el responsable de dicho retraso, pues la falta de ejecución puntual de la obligación a cargo del asegurador, una vez producido el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, podrá acarrear, en mayor o menor grado, la frustración de la finalidad perseguida por quien se procuró la cobertura de un seguro"*.

2004 (3916/2004 - ECLI:ES:TS:2004:3916) recoge un mantra repetido por multitud de sentencias, que indican: *“la Aseguradora paga o consigna (si tiene dudas), dado que, si no lo hace, se dará la previsión contenida en el art. 20 indicado”*.

Efectivamente el principio de la pronta indemnización se expresa en la cinética jurídica como acelerador de la liquidación y el pago de la prestación debida, fijando unos plazos (relativamente breves) de ejecución de la prestación debida, so pena de reclutar el mecanismo moratorio, el cual opera automáticamente *“de oficio... y sin necesidad de reclamación judicial”* (art. 20.4 LCS), y con especial virulencia para el asegurador (o al menos esa fue la intención). Por ello, no es casualidad que a lo largo de la particular historia de este eje legal coparticipado por los arts. 20 LCS y 9 LRCSCVM, la doctrina haya identificado a estos intereses moratorios, de acuerdo con referencias tan elocuentes como: *“especiales”*<sup>67</sup>, *“resarcitorios”*<sup>68</sup>, *“preventivos”*<sup>69</sup>, *“sancionadores”*<sup>70</sup>, *“punitivos”*<sup>71</sup>, *“penalizadores”*<sup>72</sup>, o *“conminativos”*<sup>73</sup>, entre otros.

Indicadores de potencia moratoria que, en mi opinión, no observo tenga el efecto disuasorio para las entidades aseguradoras. Quizás este sería su propósito de acuerdo a lo indicado en la STC 5/1993, 14 de enero de 1993 (BOE núm. 37, de 12 de febrero de 1993, ECLI:ES:TC:1993:5), señalando que *“el efecto disuasorio que podría atribuirse al recargo no puede estimarse como desproporcionado con el fin, en favor de las víctimas del siniestro, de dificultar el retraso en el resarcimiento del daño sufrido.”*, pero parece que hábilmente las aseguradoras han conseguido amortiguar las pérdidas que pudieran tener por la aplicación de estos preceptos moratorios, pues la tasa de retraso observada no revela una inquietud por cumplir y/o liquidar rápidamente los siniestros.

67 STS 1068/2002, 14 de noviembre de 2002 (7531/2002 - ECLI: ES:TS:2002:7531).

68 STS 71/1994, 8 de febrero de 1994 (666/1994 - ECLI: ES:TS:1994:666).

69 STS 1202/2008, 10 de diciembre de 2008 (6870/2008 - ECLI: ES:TS:2008:6870).

70 STS 743/2012, 4 de diciembre de 2012 (8426/2012 - ECLI: ES:TS:2012:8426).

71 STS 432, 11 de abril de 1994 (22305/1994 - ECLI: ES:TS:1994:22305).

72 STS 273/2009, 23 de abril de 2009 (2380/2009 - ECLI: ES:TS:2009:2380).

73 STS 636/1997, 10 de julio de 1997 (4917/1997 - ECLI: ES:TS:1997:4917).

La jurisprudencia dedicada a esta problemática también ha sido consciente de la precaria situación que queda un perjudicado/asegurado tras un siniestro no atendiendo prontamente, como demuestra, por todas, la STS 384/2017, 3 de mayo de 2017 (2094/2017 - ECLI: ES:TS: 2017:2094), al destacar el deber del asegurador *“...de emplear la mayor diligencia en la rápida tasación del daño causado, a fin de facilitar que el asegurado obtenga una pronta reparación de lo que se considere debido”*, y ello, *“... sin perjuicio, como ya se ha dicho, de que la aseguradora se defienda y de que, de prosperar su oposición, tenga derecho a la restitución de lo abonado”*.

De esto anterior surge otra reflexión. Considerando el empeño legal y jurisprudencial en la pronta indemnización, ¿por qué las únicas soluciones disponibles ante la privación del vehículo a motor por accidente operan *ex post*? A mi juicio no podemos dejar el resarcimiento del perjudicado/asegurado a la suerte de medidas *a posteriori*, como sería el típico reembolso de la factura del vehículo de alquiler (gastos de desplazamiento)<sup>74</sup>. Actualmente existen soluciones jurídicas aplicables a estos casos más eficientes, y más cercanas al estándar de la celeridad. Podemos observar en el tráfico jurídico mecanismos operativos que, aplicados correctamente, pueden prevenir el trastorno vital que sufre el perjudicado/asegurado de forma inmediata al quedar privado de su vehículo a motor. La ingeniería jurídica dedicada a la elaboración de pólizas de seguros ya dio con la tecla al diseñar la cobertura del vehículo de sustitución. La cual, desde mi experiencia, resulta bastante satisfactoria para el cliente que la tiene contratada, de la misma forma que genera un sentimiento de arrepentimiento al cliente que conoce que pudo haberla contratado y no lo hizo.

En mi opinión, considerando muy positiva la particular fase experimental de la cobertura del vehículo de sustitución dentro de la categoría de coberturas voluntarias, podría plantearse la inclusión de esta cobertura en la LRCSCVM, y alcanzar así la obligatoriedad legal. Sería una dosis de tutela bastante efectiva, que los perjudicados agradecerían enormemente. Se trata de una cuestión de voluntad político-legislativa. De hecho, la propia DGSFP apoya esta causa, tal como se hace constar de forma reiterada en

74 Estiman el reembolso del coste de vehículos de alquiler que ha tenido que soportar el perjudicado mientras el vehículo siniestrado no ha estado operativo (en reparación), las SAP Pontevedra, sec. 1ª, 332/2023, 28 de junio de 2023 (1532/2023 - ECLI:ES:APPO:2023:1532), y SAP Madrid, sec. 11ª, 347/2019, 4 de octubre de 2019 (13718/2019 - ECLI:ES:APM:2019:13718), entre otras tantas.

las Memorias del Servicio de Reclamaciones de los años 2017 al 2020, según las cuales: *“En estos expedientes se indica que las aseguradoras de los vehículos culpables deberían proporcionar un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado, o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo o de los medios de transporte utilizados por el perjudicado, hasta el abono de la indemnización”*.

Técnicamente, simplemente se trataría de diseñar en el texto legal (o reglamentario) la mecánica de su ejecución. En primer lugar, sería oportuno discriminar qué vehículo siniestrado tendría la consideración de bien necesario para su titular, y cual no. Pues, evidentemente, el criterio de necesidad debe presidir esta medida. No es razonable proporcionar un plus de tutela a quien no o necesita. Para ello se podría tomar como referencia análoga a la clásica distinción entre primera o segunda vivienda, siendo la primera la residencia habitual y la segunda residencia, por lo general, dedicada al ocio y a cuestiones no vitales. *Ídem* para el vehículo a motor, cuyo titular obtendrá este plus de tutela si es su vehículo principal, el cual dedica a realizar las tareas obligatorias y/o necesarias de su vida ordinaria. La prueba de ello se puede materializar, indicándolo en el contrato de seguros suscrito con su aseguradora, como elemento calibrador del riesgo (art. 10 LCS), o incluso acreditar a posteriori mediante prueba admitida en derecho (art. 299 LEC). En segundo lugar, la forma de organizar la estructura operativa del vehículo de sustitución sería de la misma forma que una aseguradora abona los gastos de asistencia sanitaria a las clínicas adheridas al Convenio UNESPA. Este caso a empresas de alquiler de vehículos adheridas a otro convenio a estos efectos. Y, en tercer lugar, en cuanto a la extensión, establecer un tiempo determinado obligatorio, sin perjuicio de poder ampliar los días legalmente obligatorios de forma voluntaria con el seguro propio.

Entiendo que esta cobertura solucionaría el problema del perjudicado/asegurado con la debida inmediatez que se espera tenga un seguro. Recordemos que el seguro no deja de ser instrumento jurídico diseñado *ad hoc* para prevenir, en la medida de lo posible, el perjuicio patrimonial sufrido de forma inmediata. Más aun, cuando el siniestro recae sobre un bien que, en muchos casos, se acerca bastante a la categoría de primera necesidad. Aunque, sabemos que el todopoderoso *lobby* asegurador no aprobaría esta medida, y, en caso de entrar en vigor, ya se encargarían de trasladar el coste al cliente incrementando las primas.

### 6.3 Alcance del perjuicio sufrido por el perjudicado/asegurado.

Por último, como quiera que este trabajo ha basculado sobre la base de un escenario de precariedad inmediata, en la que queda un perjudicado y/o asegurado tras sufrir un accidente de circulación que afecta a su vehículo, considero oportuno explicar las razones por las que se entiende que estamos una categoría de daño y perjuicio cualificada, sobre la que se aconseja aplicar una mayor tutela en las dos direcciones antes señaladas: permisividad para optar por la reparación del vehículo, y celeridad.

Partimos de la evidencia de que no todo daño y perjuicio susceptible de sufrir una persona física o jurídica es unívoco y tiene la misma repercusión. Además de un lógico criterio de intensidad, el impacto del daño depende del bien sobre el que recaiga. En este caso, si bien el colateral material más superficial sería la limitación personal en términos de movilidad, esto no es más que la punta del iceberg. La limitación de la movilidad lleva aparejado una serie de daños indirectos, que en su conjunto revelan la profundidad real del problema. Y es por ello que entendemos el resarcimiento de este daño es merecedor de una respuesta jurídica cualificada y/o excepcional que pasamos a exponer.

Considerando que la movilidad es una capacidad individual cuasi imprescindible para la gestión, desarrollo y ejecución de una gran cantidad de actividades personales ordinarias y/o extraordinarias, y que el medio de transporte particular (vehículo a motor) es un factor facilitador y multiplicador de esta capacidad, la merma de esta capacidad entraña un perjuicio más que evidente. Perjuicio personal que se acentúa si tenemos en cuenta que beneficiarse de la mayoría de las bondades que nos ofrecen las sociedades modernas actuales dependen del uso del medio de transporte particular (en otras tantas ocasiones el transporte público como alternativa no es viable). Y, más aún, si el perjudicado/asegurado depende de este recurso para desarrollar actividades concretas que sostienen su economía y garantizan su sustento personal y/o familiar (actividad profesional y/o mercantil).

Claramente el accidente de circulación supone una turbulencia vital para quien lo sufre, entre otras cuestiones porque, tal como reconoce la ejemplar SAP Madrid, sec. 1º, 18 de septiembre de 1999 (11683/1999 - ECLI:ES:APM:1999:11683), citando a vez a la STS de 3 de marzo de 1978, por encima de todo debate jurídico,

*“lo cierto y evidente es que el citado vehículo estaba siendo utilizado por su propietario y de no haberse producido el siniestro hubiera podido haber seguido utilizándolo sin impedimento alguno”.*

En mi opinión, este es el norte que no debemos perder de vista. Estamos ante un problema donde hay un claro perjudicado, el cual queda en una situación de precariedad que, de no atenderse de forma inmediata, le acerca peligrosamente a una crisis vital; y es desde este punto de vista desde el que se debe analizar el problema. El accidente de circulación es, *per se*, un hecho traumático para aquellos que lo sufren (y puede que indirectamente para familiares o terceros que dependan del titular del vehículo para desarrollar sus tareas), ya afecte a la integridad física, a la esfera patrimonial, o ambos. Ciñéndonos a la categoría de los daños materiales, en términos generales para un estándar de persona adulta autosuficiente (pues la realidad de cada individuo es bastante heterogénea) la pérdida del vehículo a motor podría ocupar la segunda de las posiciones en el particular ranking de bienes materiales esenciales para el desarrollo de la vida; al menos en las sociedades modernas actuales. Después del hogar, la pérdida del medio de transporte particular podría frustrar una gran parte de tareas ordinarias y extraordinarias, y como hemos indicado muchas de ellas de las que depende el trabajo como fuente de ingresos, es decir, el sustento de la economía doméstica y/o familiar.

Sin embargo, actualmente, salvo para personas que tengan reconocida alguna minusvalía que le impida su desplazamiento autónomo<sup>75</sup>, la jurisprudencia no considera que el vehículo a motor tenga la consideración de bien de primera necesidad. Realidad que a mi juicio podría ser merecedora de una revisión *mutatis mutandis*. La categoría de bienes esenciales depende del contexto social en el que se encuentre. Quizás en tiempos pretéritos el vehículo a motor particular no fuera tan imprescindible como para poder agotar, o al menos maximizar, todas las oportunidades de desarrollo personal que *otra* ofrecía tal sociedad. Empero, el devenir eco-

nómico social actual incita implícitamente a la obtención de un medio de transporte de este tipo, so riesgo de no poder aprovechar una gran cantidad de oportunidades que sí serían accesibles con un vehículo a disposición, dejando expresamente señaladas las laborales, empresariales y/o mercantiles, sustento de todo proyecto vital personal, e incluso sustento macroeconómico, en la medida que el desarrollo laboral genera un círculo virtuoso que revierte en términos de crecimiento económico y bienestar social general. Es decir, el coste de oportunidad actual por vivir ajeno al vehículo a motor tiene es tan elevado que pocas personas esta dispuestas a pagar. Si bien es cierto que la vida y cierto desarrollo personal sigue siendo factible sin disponer de un vehículo a motor, las limitaciones son más que evidentes sin este medio a disposición. Por ello, entiendo que la pérdida temporal o indefinida de un vehículo a motor personal debe tener una atención jurídica especial en los términos antes indicados.

Estas limitaciones tampoco son ajenas a nuestra Carta Magna. Recordemos que la Constitución Española garantiza *“la dignidad de la persona, los derechos inviolables que le son inherentes, el libre desarrollo de la personalidad, el respeto a la ley y a los derechos de los demás”*, como *“fundamento del orden político y de la paz social”* (art. 10 CE), y que buena parte de esos derechos inviolables, como es específicamente el contenido en el art. 19 CE sobre la libertad ambulatoria, no podrían disfrutarse en su máxima expresión sin el uso de un vehículo a motor.

En este sentido, considerando que actualmente que el riesgo del accidente de circulación es una certeza estadística, que es imposible neutralizarlos por completo, y que, en caso de acontecer el siniestro, el perjudicado/asegurado queda en una situación precaria al perder un bien estratégico para su desarrollo personal, habría cobertura jurídica para establecer resortes normativos excepcionales de resarcimiento en este tipo de casos, que configuren un de tutela para el perjudicado/asegurado.

Resortes excepcionales que ya observamos en otros órdenes jurídicos, como por ejemplo en el derecho penal, donde se acentúa la respuesta punitiva si el delito afecta a *“cosas de primera necesidad y se cause una situación de desabastecimiento”* entre otros de especial relevancia, como resulta en el caso del art. 235 CP para el delito de hurto; e *ídem* en otros delitos, como los tipificados en los arts. 250.1.1º, 264.2.3ª, 280.1, 286 *quater*. d), y 289 CP.

<sup>75</sup> STS 670/2016, 21 de julio de 2016 (3673/2016 - ECLI:ES:TS:2016:3673); *“estimamos que un coche adaptado para que una persona con minusvalía que le impida su desplazamiento autónomo, pueda utilizarlo, con su silla de ruedas, permitiéndole de este modo su desplazamiento de un sitio a otro sin la utilización del transporte público que no siempre está adaptado para esta situación, debe ser considerado como bien de primera necesidad porque le permite una eficaz y efectiva integración social por sí mismo”.*

Además de promocionarse la opción de reparar el vehículo si el perjudicado/asegurado lo desea, esta tutela debe orientarse principalmente a reforzar la celeridad de respuesta por parte de la aseguradora. Pues, en realidad, salvo casos puntuales de (por analogía) neurosis de compensación, en este tipo de casos no observo que el perjudicado/asegurado aspire a una supercompensación del daño, sino a un inmediato restablecimiento de su situación actual a la anterior del siniestro. Por mi experiencia profesional podría afirmar que, precisamente en este tipo de casos, sale la cara más honesta del asegurado/perjudicado, quien simplemente pretende tener su vehículo a motor disponible para seguir circulando, tal como lo hacía antes de sufrir el siniestro. En muy pocos casos se observa cierta intención revanchista que incite a la supercompensación, ni mucho menos aprovechar el evento con motivos espurios o pretender renovar el vehículo por otro nuevo o de mayor calidad (enriquecimiento injusto). En este aspecto se suele desconfiar y sobreestimar las pretensiones del asegurado/perjudicado por parte de las aseguradoras, considerando que siempre buscan el enriquecimiento injusto, pero personalmente, en términos generales, no suelo tener esa sensación; salvo que el enriquecimiento injusto sea quedarse en la misma situación en la que se encontraba antes del siniestro, pero esto no sería enriquecimiento injusto, sino el arquetipo del *restitutio in integrum*, que es lo propio, al menos cuando se infringe el *alterum non laedere*. En cualquier caso, para alcanzar este cenit indemnizatorio es imprescindible el estricto compromiso legal por parte de la aseguradora, haciendo honor a toda la celeridad, suficiencia y buena fe que caracteriza al derecho de seguros<sup>76</sup>.

Sin embargo, la Ley de Hume nos vuelve a recordar la diferencia entre el "ser" y el "deber ser". La última frase del párrafo anterior sería el "deber ser", y el "ser" es que el asegurado/perjudicado encuentra bastante viento en contra para obtener un presto y suficiente resarcimiento del daño sufrido. La realidad es que el perjudicado se queda súbitamente sin su vehículo

hasta que se repare o le indemnicen por un importe que difícilmente alcance para adquirir otro de similares características. En todo caso, puede, para continuar con su ritmo de vida, arrendar un vehículo a motor de similares características, a su costa, hasta que la aseguradora ejecute la prestación en cualquiera de sus formas. Y, con suerte, la aseguradora aceptará la factura del vehículo, por considerar justificado el arrendamiento; en caso contrario, no tendría otro remedio que sumar más gastos y molestias iniciando el correspondiente declarativo que, con suerte, y si tiene cierta solvencia administrativa y/o jurídica, podrá interponer sin gastos si reclama un importe inferior a 2.000 € (art. 32 LEC).

En síntesis, de forma telegráfica podemos esquematizar la situación actual teniendo en cuenta;

Que un accidente de circulación con daños materiales en el vehículo a motor deja al perjudicado/asegurado en una situación realmente comprometida, hasta que no recupera el grado de libertad ambulatoria que tenía con su vehículo en condiciones de circular;

Que este sujeto no suele encontrar la pronta, inmediata y justa respuesta que cabría esperar ante semejante perjuicio, pues es harto frecuente toparse con la clásica disyuntiva entre la reparación del mismo y la consideración de la pérdida total, que retrasa cualquier respuesta resarcitoria;

Que, si bien la decantación por una solución y otra (reparar o indemnizar) no se constituye *ad libitum* (al menos en teoría), la aseguradora aprovecha su posición privilegiada para tratar de inclinar la balanza hacia la opción que le es más favorable, la pérdida total del vehículo;

Que mientras la aseguradora tramita y resuelve el siniestro, y se defiende de posibles reclamaciones ante la disconformidad con la resolución, nos encontramos ante el fenómeno de la parálisis por análisis, que solo tiene un perjudicado, el perjudicado/asegurado, cuyo tiempo neto sin vehículo reduce su capacidad operativa y/o su capacidad económica, y que precisamente por ello se propone el remedio indicado en el 6.2 de este trabajo;

Y que, en definitiva, actualmente esta problemática queda al amparo de una abstracta ordenación legal y jurisprudencial actual, que no es otra que fijada por la STS 420/2020, 14 de julio de 2020 (2499/2020 -

<sup>76</sup> SAP Bizkaia, sec. 4ª, 64/2012, 7 de febrero de 2012 (459/2012 - ECLI: ES:APBI:2012:459), SAP Pontevedra, sec. 1ª, 175/2017 20 de abril de 2017 (825/2017 - ECLI: ES:APPO:2017:825), y SAP Pontevedra, sec. 1ª, 54/2017 3 octubre 2017 (1957/2017 - ECLI: ES:APPO:2017:1957): "*el contrato de seguro en general es calificado por la doctrina como un contrato de ubérrima buena fe*"; O la SAP Burgos, sec. 2ª, 55/2000 25 septiembre 2000 (1303/2000 - ECLI: ES:APBU:2000:1303), la cual sostiene que se trata de "*una relación contractual, donde la ubérrima buena fe es exigible no sólo desde el asegurado para con la aseguradora, sino también desde ésta hacia aquél*".

ECLI:ES:TS: 2020:2499), la cual fija un estándar de razonabilidad en cuanto a la tolerancia resarcitoria en forma de reparación, mediante la figura del valor de afección como factor de precisión indemnizatoria, que lo ajustaría a la

máxima del *restitutio in integrum*, pero que igualmente nos exhorta al examen del caso en particular, pues este factor de precisión puede modularse según las circunstancias del caso.

