

FACULTAD  
DE CIENCIAS  
JURÍDICAS



ZIENTZIA  
JURIDIKOEN  
FAKULTATEA

**TRABAJO FIN DE ESTUDIOS / IKASGAIEN AMAIERAKO LANA**  
**MÁSTER UNIVERSITARIO EN ACCESO A LA ABOGACÍA**

**TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL DE LA REPARACIÓN DEL VEHÍCULO ACCIDENTADO.**  
**ESPECIAL MENCIÓN A LA STS DE PLENO Nº 420/2020, DE 14 DE JULIO**

**Julen Hormeño Ciordia**

**DIRECTORA / ZUZENDARIA**

**María Luisa Arcos Vieira**

**Pamplona / Iruñea**

**22 de enero de 2021**

## **RESUMEN**

El riesgo inherente a la circulación de vehículos a motor lleva aparejada la posibilidad de que ocurran accidentes que resulten en daños a las personas y los bienes. El presente documento analiza, desde una óptica práctica y mediante un profundo estudio jurisprudencial, un supuesto tan concreto como problemático: la reparación del vehículo dañado cuando ésta supera el valor del automóvil. Se trata de una problemática que ha sido resuelta por las Audiencias Provinciales aplicando diferentes criterios. Para la unificación de doctrina, el Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo dictó, el 14 de julio de 2020, la Sentencia nº420/2020, que resuelve un recurso de casación que trata el supuesto objeto de estudio.

## **PALABRAS CLAVE**

Responsabilidad civil extracontractual, accidentes de circulación, daños a vehículos, valor venal, valor de reparación, valor de afección.

## **ABSTRACT**

The inherent risk in the circulation of motor vehicles carries the possibility of accidents resulting in damage to people and property. The current document analyzes, from a practical perspective and through the deep jurisprudential study, a factual situation as concrete as it is problematic: repairing the damaged vehicle when it exceeds the value of the car. This is a problem that has been resolved by the Provincial Courts applying different criteria. For the unification of doctrine, the Plenary of the First Chamber of the Supreme Court issued, on July 14<sup>th</sup>, 2020, Judgment 420/2020, which resolves a cassation appeal that deals with the alleged object of study.

## **KEY WORDS**

Tort liability, traffic accidents, vehicle damage, venal value, repair value, affection value.

*A Lucía por sostenerme, a mi familia por la comprensión y afecto, y a mis amigos por el trayecto compartido.*

## ÍNDICE

<b>I.</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>pág.7</b>
<b>II.</b>	<b>DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS Y PRINCIPIO DE REPARACIÓN ÍNTEGRA.....</b>	<b>pág.8</b>
	<b>1. Los daños materiales en el sistema de responsabilidad civil.....</b>	<b>pág.8</b>
	1.1. <i>Concepto de daño. Daño emergente y lucro cesante.....</i>	<i>pág.8</i>
	1.2. <i>Teorías sobre la valoración del daño.....</i>	<i>pág.9</i>
	1.3. <i>El daño patrimonial.....</i>	<i>pág.12</i>
	1.4. <i>El daño indemnizable.....</i>	<i>pág.13</i>
	<b>2. Daños en vehículos y se reparación.....</b>	<b>pág.14</b>
	2.1. <i>Accidentes de circulación y daños a vehículos. Ámbito normativo.....</i>	<i>pág.14</i>
	2.2. <i>Los diferentes métodos de valoración de los daños a vehículos. Coste de reparación, valor venal, valor de reposición, valor de afección y valor de uso.....</i>	<i>pág.16</i>
	<b>3. El principio de reparación íntegra. Valor normativo o mero principio informador.....</b>	<b>pág.25</b>
	3.1. <i>La reparación íntegra como principio informador del sistema de responsabilidad civil.....</i>	<i>pág.25</i>
	3.2. <i>La reparación íntegra en los daños materiales causados a vehículos.....</i>	<i>pág.27</i>
	<b>4. La reparación <i>in natura</i> como medio resarcitorio preferente...pág.30</b>	
<b>III.</b>	<b>EL SUPUESTO CONFLICTIVO: DAÑOS CUYA REPARACIÓN SUPERA EL VALOR DEL VEHÍCULO. CRITERIOS SEGUIDOS POR LA JURISPRUDENCIA MENOR.....</b>	<b>pág.32</b>
	<b>1. El supuesto conflictivo: daños cuya reparación supera el valor venal del vehículo.....</b>	<b>pág.32</b>
	1.1. <i>Sustitución de la condena de hacer por la indemnización pecuniaria del coste de reparación.....</i>	<i>pág.33</i>
	1.2. <i>La declaración de siniestro total.....</i>	<i>pág.35</i>
	1.3. <i>La reparación previa del vehículo como requisito indispensable para otorgar la indemnización por el importe al que asciende ésta.....</i>	<i>pág.36</i>
	<b>2. Diversidad de criterios en la jurisprudencia menor. Tres tesis.....</b>	<b>pág.41</b>

2.1.	<i>Tesis integrista. Reparación del vehículo como garantía de la indemnidad del perjudicado.....</i>	pág.43
2.2.	<i>Tesis valorista. El valor en uso del vehículo como límite al enriquecimiento injusto.....</i>	pág.48
2.3.	<i>Tesis ecléctica o intermedia.....</i>	pág.53
2.3.1.	Desproporción manifiesta entre coste de reparación y valor del vehículo. Escasez de criterios objetivos.....	pág.56
2.3.2.	Diversidad de métodos para el cálculo de la indemnización. Valor venal o valor de mercado como referencia.....	pág.58
<b>IV.</b>	<b>LA SENTENCIA DE PLENO DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO N° 420/202, DE 14 DE JULIO.....</b>	<b>pág.61</b>
<b>1.</b>	<b>Resumen e <i>iter</i> procesal.....</b>	<b>pág.61</b>
1.1.	<i>La sentencia de primera instancia.....</i>	pág.63
1.2.	<i>La sentencia de segunda instancia.....</i>	pág.63
<b>2.</b>	<b>Doctrina jurisprudencial fijada.....</b>	<b>pág.64</b>
<b>V.</b>	<b>REFLEXIONES FINALES.....</b>	<b>pág.75</b>
<b>VI.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>pág.78</b>
<b>VII.</b>	<b>JURISPRUDENCIA CITADA.....</b>	<b>pág.81</b>

## *Abreviaturas*

AP: Audiencia Provincial

Art. /arts.: Artículo/artículos.

CC: Código Civil.

CP: Código Penal.

LCS: Ley 50/1980, de 9 de octubre, de Contrato de Seguro.

LRCSMV: 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.

Pág. /págs.: Página/páginas.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

TC: Tribunal Constitucional.

TS: Tribunal Supremo.

## I. INTRODUCCIÓN

La circulación de vehículos a motor, como fenómeno cotidiano en nuestra sociedad, conlleva el riesgo inherente de que se produzcan accidentes. Desgraciadamente, este riesgo se traduce en realidad con frecuencia, lo que lleva aparejado situaciones dramáticas y conflictivas. En 2018, se cuantificaron por la Dirección General de Tráfico<sup>1</sup> 37.892 accidentes en vías interurbanas y 64.407 accidentes en vías urbanas. Solamente en la Comunidad Foral de Navarra, los siniestros en ese año ascendieron a 825.

Dejando de lado los daños a las personas, el presente estudio atenderá a los daños materiales que pueden generarse en caso de accidente, y, con mayor extensión, a un supuesto de hecho que ha venido generando especial litigiosidad en los últimos tiempos: la reparación del vehículo accidentado cuando su importe supera el valor del automóvil.

El desencadenante principal de este estudio lo constituye la reciente Sentencia del Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo nº 420/2020, de 14 de julio<sup>2</sup>, que resuelve, por primera vez desde 1978, un supuesto de estas características.

La alta litigiosidad, la gran diversidad de criterios resolutorios que siguen las diferentes Audiencias Provinciales y el interés práctico que la responsabilidad civil automovilística genera son los puntos que justifican un trabajo de estas características, en el que se han tratado de condensar todos los criterios, conceptos y matices que ayuden a comprender la casuística planteada.

Se comenzará por realizar un análisis teórico para pasar después a abordar las posiciones de la jurisprudencia menor y comentar la STS 420/2020, de 14 de julio.

---

<sup>1</sup> Información obtenida de las Tablas estadísticas de 2018, en concreto la tabla “Grupo 1. Tablas generales 2018.” publicadas por la Dirección General de Tráfico en la dirección <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2018/>.

<sup>2</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Pleno, de 14/07/2020, nº 420/2020. LA LEY 91105/2020.

## II. DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS Y PRINCIPIO DE REPARACIÓN ÍNTEGRA

Con carácter previo a realizar un análisis en profundidad de la jurisprudencia menor y de la STS 420/2020 se entiende conveniente realizar ciertas apreciaciones teóricas en lo que respecta al daño, y en concreto los daños materiales en vehículos, en pos de una mayor claridad expositiva y un acercamiento al supuesto de hecho con mejores cimientos.

Se habrá de tratar primero el concepto de daño en el sistema de responsabilidad civil, para paulatinamente ir abordando aspectos más concretos que desemboquen en el análisis de la problemática que se resuelve, o se pretende resolver, en la Sentencia del Tribunal Supremo precitada.

### 1. Los daños materiales en el sistema de responsabilidad civil.

#### 1.1. *Concepto de daño. Daño emergente y lucro cesante.*

El daño o perjuicio, junto con la acción u omisión negligente y con el nexo de causalidad, es uno de los requisitos de la responsabilidad civil aquiliana recogido en el artículo 1902 del Código Civil<sup>3</sup>. La obligación de indemnizar existe porque la víctima de la acción u omisión ha sufrido un daño, ya sea este material o moral, que debe ser reparado<sup>4</sup>.

Pero, ¿cuál es el concepto de daño, si es que existe una definición unívoca? ROCA TRÍAS lo define en pocas palabras como la lesión o menoscabo de un interés jurídico relevante<sup>5</sup>. Remarca también que, en ocasiones, la jurisprudencia exige que dicho daño sea injusto, lo que puede resultar arduo de interpretar en ordenamientos jurídicos como el español, cuyo sistema de indemnización se estructura en base a una

---

<sup>3</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F., BUSTO LAGO, J.M., ÁLVAREZ LATA, N. *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo I*. 5ª edición. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. 318.

<sup>4</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., *Derecho de daños: textos y materiales*. 8ª Edición. Tirant lo blanch, Valencia, 2020, pág. 233.

<sup>5</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., *Ob. cit.*, pág. 233.



cláusula general y no sobre la tipificación de determinados daños como antijurídicos *per se*.

REGLERO CAMPOS se remite a definiciones más clásicas que contemplan el daño como todo menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o su patrimonio<sup>6</sup>.

Todas las definiciones parecen coincidir en el hecho de que el daño supone un menoscabo que afecta a la víctima, ya sea en sus bienes materiales, en sus derechos o en su misma persona. Pero no es menos cierto que el concepto, por muy evidente que pueda resultar, no ayuda a esclarecer por sí mismo cuál es el alcance del daño en el caso concreto.

El daño patrimonial comprende los dos elementos que se señalan en el artículo 1106 CC, a saber, daño emergente y lucro cesante.

Así, se entiende por daño emergente la disminución de los valores patrimoniales que el perjudicado tenía en su haber. Incluye también la previsión de efectos futuros de un daño presente<sup>7</sup>. Estos daños serán indemnizados en la medida en que se puedan acreditar a través de los elementos de prueba pertinentes y que estén conectados causalmente con el hecho dañoso.

Por su lado, el lucro cesante se define como los beneficios o ganancias que se han dejado de obtener como consecuencia del hecho dañoso. No puede presumirse sino que debe ser consecuencia directa del hecho que produjo el daño y ha de probarse. Quedan excluidos, según jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo “los hipotéticos beneficios o imaginarios sueños de fortuna”<sup>8</sup>.

## 1.2. *Teorías sobre la valoración del daño.*

---

<sup>6</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ...Ob. cit., pág. 325.

<sup>7</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M. Ob. cit., pág. 234.

<sup>8</sup> SSTs de 7 de julio de 2005 y de 30 de octubre de 2007.

Para tratar de completar el concepto genérico de perjuicio y ayudar a su concreta delimitación, se han venido elaborando diversas teorías doctrinales que han tratado de dar respuesta al interrogante sobre la naturaleza, el concepto y la esencia del daño.

En primer lugar encontramos la *teoría de la diferencia*, la cual, bajo el prisma de que el daño se produce en el patrimonio de una persona, considerado en abstracto como una suma global de valores, entiende que su magnitud es la de la diferencia entre la situación de ese patrimonio *antes del hecho lesivo y después del mismo*<sup>9</sup>. Se trata de un ejercicio de abstracción que no siempre resulta sencillo, pero que resulta muy útil para distinguir y reconocer el alcance de los daños materiales o patrimoniales<sup>10</sup>.

En otros términos, esta doctrina traslada el punto de vista del concreto bien en el que se ha experimentado el daño al del total patrimonio del perjudicado, lo que va a permitir englobar las pérdidas, gastos y ganancias dejadas de obtener.<sup>11</sup>

El Tribunal Supremo ha venido acogiendo esta teoría para el cálculo del daño patrimonial y ha aseverado que “la estimación de los daños patrimoniales debe tomar como base la diferencia entre el estado del patrimonio después del acto del que se pretende deducir proporciones indemnizatorias y el que sin aquél presentaría”<sup>12</sup>.

Las dificultades que plantea la teoría de la diferencia se evidencian en los casos en que la reparación *in natura* -es decir sustituir un objeto dañado por otro nuevo, o reparar el objeto dañado- es la forma de resarcimiento acogida. En estos casos su aplicabilidad es compleja porque entregando un objeto nuevo no se emplea la doctrina

---

<sup>9</sup> A este respecto, aunque la doctrina use en ocasiones la comparativa entre la situación previa y posterior al hecho dañoso, lo más correcto es hablar de la situación patrimonial que presenta el perjudicado en comparación con aquella en la que se encontraría si no hubiera acontecido el acto u omisión dañosa. Por ello, aunque al citar otros autores se haga mención a la situación previa y posterior, la posición correcta y que abarca con mayor exactitud la entidad del daño es la segunda.

<sup>10</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ...Ob. cit., pág. 326.

<sup>11</sup> Díez-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Tomo V. La responsabilidad civil extracontractual. Capítulo XII: El problema de la noción jurídica del daño indemnizable*. 1ª Edición. Aranzadi. Cizur Menor. 2011, pág. 332

<sup>12</sup> En este sentido, la STS de 2 de abril de 1997 (RJ 1997, 2727), o la propia STS 420/2020, de 14 de julio, objeto del presente estudio, que en su Fundamento Jurídico Tercero y remitiéndose a la STS 247/2015, de 5 de mayo, dice que: “(...) el resarcimiento tiene por finalidad volver el patrimonio afectado a la disposición en que se encontraría de no haber mediado el incumplimiento o acto ilícito, lo que se conoce como *restitutio in integrum*”.

de la diferencia salvo que se abone al obligado a indemnizar la diferencia de valor entre la cosa nueva y la usada<sup>13</sup>.

Esta teoría tampoco da explicación clara en los supuestos en que el valor real de la pérdida concreta sufrida por el perjudicado puede no coincidir con los valores objetivos en el patrimonio, por más que se acuda a criterios como el valor de mercado. Puede ser el caso, como analizaremos, en que el coste de reparación de un vehículo siniestrado supere el valor que el mercado otorga a dicho vehículo si no hubiera sufrido daños.

En segundo lugar, y como reacción a la anterior teoría, se formuló la *doctrina o teoría del daño concreto*, conforme con la cual el daño patrimonial es el perjuicio concreto experimentado por la persona en su patrimonio, por la pérdida o el menoscabo de determinados bienes patrimoniales. De este modo, la valoración del perjuicio tiene la ventaja de ser concreta y un tanto estandarizada, pues se fija tomando en consideración el valor que el bien dañado tiene para cualquier poseedor del mismo. No obstante ser antagónica de la teoría de la diferencia, tampoco esta doctrina ha conseguido superar los problemas planteados respecto de los daños que no tengan naturaleza patrimonial<sup>14</sup>.

Y en tercer lugar, puede reseñarse la *teoría del daño normativo*, ideada con la finalidad de superar la determinación del daño mediante el cálculo diferencial que se pretende con la teoría de la diferencia. Además, esta nueva teoría pretendía superar el problema que las dos anteriores planteaban a la admisión de los daños no patrimoniales. Se valora la existencia de un daño desde la perspectiva de que éste cumpla con los requisitos previamente fijados en la norma, establecidos en la ley, los cuales permiten que una determinada lesión sea considerada como un daño<sup>15</sup>.

Se trata de una teoría que ha ido calando paulatinamente en el legislador, pues ya se advierten indicios de que nuestro ordenamiento se encamina en esta dirección de *positivación* tanto del daño en sí mismo como de su reparación. Como ejemplos de esta

---

<sup>13</sup> DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Tomo V. La responsabilidad civil extracontractual. Capítulo XII: El problema (...)*. Ob. cit., pág. 335.

<sup>14</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ... Ob. cit., pág. 327.

<sup>15</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ... Ob. cit., pág. 328.

tendencia podemos hablar de la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección del honor, la intimidad personal y familiar y la propia imagen y, como máxima expresión, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor –en adelante LRCSMV-, modificada recientemente por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, vinculante en los supuestos de daños en las personas fruto de accidentes de circulación y orientativo para otros supuestos.

### 1.3. *El daño patrimonial*

Con esta concepción general del daño se ha dejado entrever que, efectivamente, los daños pueden afectar a la propia persona o a sus bienes patrimoniales. Por concreción e interés para el presente estudio, se analizarán únicamente los daños que afectan a los bienes materiales.

Los daños patrimoniales o económicos pueden definirse como aquellos que afectan a la esfera del patrimonio del perjudicado, entendido como conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial. Son daños evaluables económicamente por referencia al valor que el bien tiene en el mercado. Es por ello que el análisis económico del Derecho ha constatado la aptitud del dinero para la restauración de la utilidad perdida como consecuencia del daño. El daño patrimonial provoca una disminución de utilidad que es compensable con dinero o con bienes intercambiables por dinero<sup>16</sup>.

Se trata de la tipología de daños más frecuente y que *a priori* menos problemas genera en cuanto a su cuantificación y reparación, pues al poder referenciarse su valor con respecto a las reglas del tráfico económico, la prueba de su existencia y alcance resulta más sencilla.

En el caso de la circulación de vehículos a motor, estos daños suelen tener por origen la colisión con otro automóvil u objeto que se encuentra en la calzada. Se trata de daños evidentes, que pueden alcanzar diverso grado, desde un pequeño perjuicio

---

<sup>16</sup>VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ...Ob. cit., pág. 339.

estético en la carrocería del vehículo, a la completa inutilización de este. Su cuantificación no resulta excesivamente compleja, siendo frecuente que el avalúo de los daños se plasme en informes periciales o se determine por referencia al coste de la reparación que evidencian las facturas emitidas por talleres mecánicos. Sin embargo, esta claridad en cuanto a la valoración de los daños materiales en vehículos confronta con la abundante litigiosidad que ha venido acompañando su reparación.

#### 1.4. *El daño indemnizable.*

Para que un daño sea reparable, además de cumplir con las características antes expresadas, es necesario que pase por el juicio de responsabilidad y de imputación, y una vez determinado el responsable, el daño será indemnizable en la medida en que se encuentre dentro de los límites jurisprudencialmente establecidos que lo separa de los daños no indemnizables<sup>17</sup>. Se trata, por tanto, de una operación que atiende a la casuística de cada supuesto y no exenta de cierta flexibilidad. Se entiende por daño indemnizable aquel que es cierto, personal, directo y lícito.

El daño deber ser cierto en su existencia y cuantía, por lo que se traslada la apreciación de tal determinación al campo de la prueba del mismo, cuya apreciación soberana va a corresponder al Juez.

Asimismo debe ser directo y personal, debiendo existir un nexo causal suficientemente fuerte entre el hecho dañoso y la persona perjudicada.

Respecto del carácter lícito del daño, dos son las interpretaciones que se sostienen. En primer lugar, la que entiende que es daño lícito todo aquel que se le cause a una persona en la violación de un derecho subjetivo o de un interés jurídicamente protegido. En segundo lugar, y más discutida, aquella por la cual se rechaza la reparación del daño por considerarlo ilícito atendiendo a las circunstancias del que lo padece y a la actividad que realiza, por ser contraria a la ley, a la moral o a las buenas costumbres<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ...Ob. cit., pág. 329.

<sup>18</sup> VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F ...Ob. cit., pág. 338.

En cuanto a esta última posición, entiende DÍEZ-PICAZO que “el problema a resolver no es, pues, el problema de la licitud de las conductas o de los actos o de la conformidad de los mismos con el ordenamiento jurídico, sino el problema de los daños en sí mismos considerados”<sup>19</sup>. Lo relevante y en lo hay que detenerse es, pues, en valorar si el menoscabo afecta o no a un interés jurídicamente protegido, sin más distinciones. Otra cosa será que en el análisis de la concurrencia del resto de requisitos de la responsabilidad extracontractual se advierta que por la interferencia de la víctima en el hecho dañoso no se origine el derecho a que se le repare en los daños sufridos.

Esto es relevante en el ámbito de la circulación en supuestos en que se da concurrencia de culpas<sup>20</sup> entre el tercero y la propia víctima del siniestro, concurrencia que en la práctica tiene su efecto en la moderación del *quantum* de la indemnización, pero no en los daños en sí mismos, que no pierden por ello su carácter de lícitos e indemnizables.

Ninguno de los cuatro requisitos va a suponer un problema en el enjuiciamiento de los supuestos en que se suele desarrollar la responsabilidad civil por accidentes de circulación, salvo la licitud. Al tratarse de daños evidentes, valorables de forma objetiva y cuyo nexo causal con el hecho dañoso es inmediato tanto espacial como temporalmente, la certeza, lo personal y lo directo del daño no suponen un especial desafío hermenéutico.

## **2. Daños en vehículos y su reparación.**

### *2.1. Accidentes de circulación y daños a vehículos. Ámbito normativo.*

---

<sup>19</sup> DIEZ-PICAZO, L., *Derecho de Daños*. Ed. Civitas, Madrid, 1999, pág. 290.

<sup>20</sup> Conviene en este punto hacer referencia somera a efectos ilustrativos al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que en su artículo 1, apartado 2 establece: “Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”. Se aprecia aquí un ejemplo dentro del Derecho positivo en el que la actuación contraria a la ley de la propia víctima influye en la cuantía indemnizatoria, pero no en el daño en sí mismo considerado.

En el ámbito de la responsabilidad civil por la circulación de vehículos a motor la norma fundamental es el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor –en adelante LRCSMV-.

El apartado 1 del artículo 1 de dicha norma establece 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.”

La expresión *en virtud del riesgo creado* pone ya de manifiesto el cambio en la concepción de la responsabilidad civil, que se aleja del concepto de culpa como definitorio de la misma para asumir como criterio principal el riesgo inherente a la circulación de vehículos. Es una manifestación clara de la tendencia socializadora y objetivadora que se está aplicando a la responsabilidad civil extracontractual en determinados ámbitos. Esta ha supuesto que en la actualidad se estructure fundamentalmente a partir de un principio de socialización del riesgo, lo que ha exigido, al menos parcialmente, una inevitable superación del modelo de responsabilidad subjetiva basado exclusivamente en la culpa -reproche culpabilístico-, para incorporar otras fórmulas jurídicas, como la del aseguramiento obligatorio, la creación de fondos de garantía o la supervisión pública de ciertas actividades vinculadas con el sector, mucho más próximas en sus fines a los principios de responsabilidad compartida y solidaridad con los dañados que a la lógica inherente al principio clásico de *naeminem laedere*, inseparable de la noción de culpa o negligencia.

Y es cierto que todo ello supone un avance claro hacia un modelo de responsabilidad civil más acorde con la realidad técnica y social, pero quedan excluidos de este modelo los daños materiales, pues para ellos establece un sistema de responsabilidad por culpa. Por tanto, la LRCSMV recoge un sistema de responsabilidad bicéfala, distinguiendo entre los daños a las personas y los daños materiales. Así, continúa el artículo 1 de la citada Ley diciendo que:

“En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad 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.

En el caso de daños 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.”

Como puede apreciarse, para los daños a las personas se articula un sistema de responsabilidad objetiva, que prevé causas tasadas de exoneración. Por su parte, en lo que respecta a los daños en los bienes o daños patrimoniales, la norma se remite al contenido de los artículos 1.902 CC y 109 CP, es decir, al régimen general de responsabilidad civil subjetiva. Debe subrayarse en este punto que la mención que en el primer párrafo del art. 1.1 LRCSMV se hace del riesgo creado por la conducción del vehículo como criterio de imputación de carácter general. Esto ha dado pie a que la doctrina<sup>21</sup> vea en este punto una vía para la reorientación de la doctrina jurisprudencial dominante para los daños materiales causados en accidentes de tráfico, en el sentido de invertir también para ellos el régimen de carga de la prueba, esto es, imponer también al causante de los daños materiales la carga de probar que se condujo con la diligencia exigible<sup>22</sup>.

A efectos del presente estudio dejaremos de lado los daños personales y su régimen de imputación de responsabilidad, pues la problemática que se plantea en la STS 420/2020 solo se refiere a los daños materiales en vehículos fruto de accidentes de circulación.

2.2. *Los diferentes métodos de valoración de los daños a vehículos. Coste de reparación, valor venal, valor de mercado, valor de afección y valor en uso.*

---

<sup>21</sup> REGLERO CAMPOS, L., *Capítulo X: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor* (actualizado por BUSTO LAGO, J.M.), en REGLERO CAMPOS, L.F., BUSTO LAGO, J.M., ÁLVAREZ LATA, N. *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo I.* 5ª edición. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pág. 1602.

<sup>22</sup> MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas.* Comares, Granada, 1996, pág. 135.



Los daños materiales causados en accidentes de circulación, que en la mayoría de supuestos se refieren a daños en los vehículos implicados, no suponen, en principio, un problema a la hora de valorar su certeza y alcance. Y se dice en principio no de manera casual, sino porque existen en este punto variedad de valores a los que referirse a la hora de cuantificar los daños ocasionados.

Si se opta por la reparación del vehículo, el valor de referencia lo da el coste de la misma. Su cuantificación resulta de las facturas emitidas a tal efecto por el taller mecánico que haya procedido a repararlo, o por el presupuesto que se aporte si aún no se ha realizado la reparación efectiva.

Por otro lado, el valor de referencia y más reiterado en las resoluciones que resuelven asuntos en materia de daños a vehículos es el *valor venal*. Se manejan diversas definiciones en virtud de la resolución que se lea, por lo que puede decirse que se trata de un concepto elástico. SOLER PASCUAL declara que este valor se determina con arreglo a unas tablas utilizadas por establecimientos de compraventa de vehículos, por medio de un informe emitido por perito especializado en las tasación de vehículos o bien atendiendo a una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda en la que anualmente se actualiza el valor de los vehículos atendiendo a la marca, modelo y antigüedad<sup>23</sup>. El valor venal se ha definido por la jurisprudencia menor como el valor del vehículo de características similares al siniestrado<sup>24</sup>. Otras resoluciones<sup>25</sup> lo diferencian del *valor de mercado*, definiéndolo como aquel “que se publica en forma de tarifas realizadas por agencias especializadas, y que suele contemplar el precio que pagan los profesionales por un modelo determinado, en función de su antigüedad, pero frecuentemente no coincide con el precio que por el mismo vehículo debe pagar quien acude al mercado de ocasión, que debe abonar la ganancia comercial del vendedor,

---

<sup>23</sup> SOLER PASCUAL, L.A., “La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo...”. Ob. cit., pág.3.

<sup>24</sup> Entre otras, la SAP Cádiz, Sec. 2ª, 9 febrero 2009 (JUR 2009, 198369) se refiere al valor venal como el valor de mercado del vehículo siniestrado, siempre de características similares al afectado, al decir que “nos planteamos el problema que surge cuando el valor venal del vehículo es inferior al valor de reparación, cuando reparar el vehículo resulta más caro que adquirir otro de características similares, cuestionándose si la indemnización del perjudicado debe cumplirse con uno u otro valor”. Por su parte la SAP Jaén, Sec. 2ª, 19 enero 2012 (JUR 2012, 64399) se refiere al valor venal como valor que deberá ser calculado “conforme a las guías publicadas y de uso general en el sector de compraventa de vehículos”.

<sup>25</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja de 17/04/2009, nº 129/2009 (LA LEY 59854/2009).

además de impuestos y gastos de transferencia. Es lo que se suele llamar valor venal de compra para distinguirlo del tradicional concepto de valor venal referido al valor de venta.”

Aparece también y cada vez con mayor incidencia en la jurisprudencia menor el *valor de mercado*, en ocasiones referenciado como valor de compra o valor de reposición. Se trata del precio que debe abonar el particular para la adquisición de un vehículo de las mismas características y antigüedad del accidentado<sup>26</sup>. Se distingue del valor venal en que este hace referencia al valor de venta, es decir, el precio que por el vehículo pagaría el comprador en el momento previo al accidente.

En los últimos tiempos, parte de las Audiencias Provinciales ha venido descartando el valor venal, y se ha pasado a tomar en consideración el valor de mercado o valor de compra -entendido como el precio que debe abonarse por un vehículo de características similares en el mercado de ocasión-. Como evidencia la SAP de Salamanca nº 278/2017, de 24 de mayo<sup>27</sup>, “cada vez, es más frecuente, que los Tribunales pongan el acento más en el valor de mercado, que en el valor venal, cuando se trata de indemnizar a un tercero en supuestos de responsabilidad extracontractual automovilística.”

Este cambio de criterio se ha debido fundamentalmente a que los tribunales se han percatado de que en muchas ocasiones la indemnización que se otorgaba con base al valor venal incrementado en un porcentaje no permitía la restitución de la víctima al ser el precio de mercado, o precio de compra, de un vehículo similar al dañado superior a la cantidad recibida.

La discrepancia entre valor venal y valor de mercado tiene diversos orígenes. En primer lugar, en que el valor venal se calcula conforme a las tablas que publica anualmente el Ministerio de Hacienda. Estas tablas, que para 2021 se incluyen en la

---

<sup>26</sup> Así lo definen la SAP de Navarra nº 505/2019, de 10 de octubre, la SAP de Toledo nº 748/2020, de 15 de julio, o la SAP de A Coruña nº 81/2020, de 12 de marzo.

<sup>27</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Salamanca, Sección Primera, de 24/05/2017, nº 278/2017 (LA LEY 83369/2017).

Orden HAC/1275/2020, de 28 de diciembre<sup>28</sup>, toman como referencia las publicaciones de las asociaciones de fabricantes y vendedores de medios de transporte, así como las indicaciones y características técnicas sobre nuevos vehículos aportadas por los propios fabricantes. Aunque se trate de valores medios de venta aplicables solo a efectos de gestión fiscal, son tomados como bases de cálculo por su objetividad y la accesibilidad que ofrecen.

En el Anexo I de dicha Orden se recogen los precios medios de vehículos de turismos usados durante el primer año posterior a su primera matriculación. Contiene un amplio listado de modelos de automóviles ordenados por fabricante, en el que aparecen datos como el periodo comercial, la cilindrada y la potencia. Dichos valores no toman en consideración factores clave como el kilometraje o los extras que pueda llevar instalado cada vehículo, con lo que frecuentemente se da que la tasación del valor venal calculada objetivamente queda bastante por debajo del precio de compra<sup>29</sup>. Esta notoria diferencia proviene esencialmente del Anexo IV de la Orden HAC/1275/2020, en el que se fijan los porcentajes determinados en función de los años de utilización a aplicar a los vehículos ya matriculados. Su contenido es el siguiente:

<b>Años de uso</b>	<b>Porcentajes</b>
Hasta 1 año.	100
Más de 1 año, hasta 2.	84
Más de 2 años, hasta 3.	67
Más de 3 años, hasta 4.	56
Más de 4 años, hasta 5.	47
Más de 5 años, hasta 6.	39
Más de 6 años, hasta 7.	34
Más de 7 años, hasta 8.	28

<sup>28</sup> Orden HAC/1275/2020, de 28 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. Accesible desde <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-17270>.

<sup>29</sup> Para demostrar este punto se ha realizado una pequeña investigación. El valor venal según tablas de hacienda de un vehículo Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI 115cv matriculado el 1 de enero de 2018 es de 19.800,00 euros sin aplicar los porcentajes de reducción del Anexo IV. Si lo aplicamos, el valor se reduce hasta los 11.088 euros. Haciendo una pequeña búsqueda en diversas páginas web se han encontrado varias ofertas por ese mismo vehículo con entre 20.000 y 30.000km, y la cifra que arrojan es de unos 15.900 euros (es decir, un 43,34% superior al valor venal).

Más de 8 años, hasta 9.	24
Más de 9 años, hasta 10.	19
Más de 10 años, hasta 11.	17
Más de 11 años, hasta 12.	13
Más de 12 años.	10

“El importe que resulte de la aplicación de los porcentajes anteriores, se reducirá al 70 por 100 cuando el vehículo transmitido hubiese estado dedicado exclusivamente durante más de seis meses desde la primera matriculación definitiva, a las actividades de enseñanza de conductores mediante contraprestación o de alquiler de vehículos, sin conductor, o bien tuviera la condición, según la legislación vigente, de taxi, autotaxi o autoturismo.”

Como se ve, el criterio de depreciación que sigue es puramente temporal, y no toma en consideración el kilometraje, característica básica que se valora en el mercado de ocasión.

En segundo lugar las diferencias entre valor venal y de mercado tienen su génesis en que los peritos que han de valorar los daños, no pueden en ocasiones analizar el vehículo en cuestión, bien porque ha sido desguazado o bien porque los daños son tales que no permiten realizar una aproximación del estado en el que se encontraba antes del siniestro. En estos supuestos acuden a valores objetivos, como los que recoge la Orden del Ministerio de Hacienda o las tablas elaboradas por otras asociaciones de vendedores de vehículos, como puede ser GANVAM.

Y, en tercer lugar, por una razón de pura práctica procesal, y es que la víctima en muchos casos se limita a acreditar la cuantía de las reparaciones, pero no trata de probar el valor venal o el valor de mercado, porque no interesa a sus pretensiones. La parte demandada, por su lado, va a tratar de acreditar el valor venal, y además lo va a cifrar en la cuantía más baja posible, que normalmente es la cifra que arrojan las tablas que se han mencionado. Esto lleva a que el Juez no tenga datos suficientes para establecer si el valor real del vehículo en el mercado es acorde al valor que aporta la demandada, con lo que de apreciar procedente la reparación por equivalente, acudirá al único valor que las partes le han aportado, el venal.

Distingue bien este fenómeno la SAP de Asturias nº 262/2020, de 20 de julio<sup>30</sup> cuando afirma, refiriéndose al valor venal, que: “este parámetro hace referencia al hipotético precio de venta en el mercado de segunda mano, que necesariamente difiere del de compra de ese mismo vehículo, siquiera sea porque en este mercado operan entidades mercantiles legítimamente inspiradas en el ánimo de lucro; (...)”. También cae en la cuenta de esto la SAP de Málaga nº 207/2019, de 27 de marzo<sup>31</sup>, pues reconoce que: “es práctica habitual incrementar el 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”.

El valor de mercado, que debiera ser equivalente al venal, pero por los motivos prácticos antes enunciados no lo es, resulta más fluctuante y toma en consideración factores como el kilometraje, el tipo de uso que se le ha dado<sup>32</sup>, la conservación, el mantenimiento que se le ha realizado, el hecho de que haya o no sufrido algún tipo de siniestro, los extras, etc., no aporta la certeza del venal, por lo que requiere de una prueba reforzada, que suele llevarse a cabo mediante su tasación por un perito, aunque en ocasiones se ha admitido la referencia a precios de anuncios en páginas web especializadas.

Estrechamente unido al valor venal y al valor de reposición, encontramos el *valor o premio de afección*. Este no viene expresamente referido en nuestro Derecho positivo y con el mismo se pretende una compensación retributiva próxima al daño moral que pretende atender la zozobra propia de los accidentes de circulación, el coste de la nueva matriculación, los gastos de adquisición de un nuevo vehículo<sup>33</sup> y, principalmente, el riesgo por los vicios o defectos ocultos que pudiera presentar el vehículo adquirido en sustitución del siniestrado, la falta de seguridad en cuanto a su posterior funcionamiento e incluso el margen comercial del revendedor<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, Sección Sexta, de 20/07/2020, nº 261/2020. LA LEY 99998/2020.

<sup>31</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, Sección Cuarta, de 27/03/2019, nº 207/2019. LA LEY 68411/2019.

<sup>32</sup> Por ejemplo, los coches de empresa suelen tasarse por un valor inferior a los coches particulares.

<sup>33</sup> SOLER PASCUAL, L.A., “La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo...”. Ob. cit., pág.3.

<sup>34</sup> GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E. (Diciembre de 2015). *La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: especial consideración al daño y su reparación* (tesis doctoral). Universidad de Alicante, Alicante, pág. 263.

Especialmente ilustrativa resulta la Sentencia de la Audiencia Provincial de Segovia, Sección Primera, de 20/05/2005, nº93/2005 (LA LEY 114279/2005). En su Fundamento Jurídico Cuarto dice:

“Por ello y partiendo de un valor venal del vehículo de 7000 euros, procede aplicarle el porcentaje del 50 %, pues es conocida, por más que el demandado pretenda desconocerla, la doctrina jurisprudencial en virtud de la cual el valor venal del vehículo como referencia para la indemnización debe ser incrementado prudencialmente en un porcentaje que variará para cada caso concreto como premio de afección, por ser éste un componente obligado en la formación del justiprecio o equivalente económico que permite sustituir o reponer el bien perdido por el bien que constituye la indemnización en dinero pues el valor venal determina en abstracto el valor del vehículo pero no valora el vehículo concreto siniestrado que tiene un evidente valor de afección debiendo compensarse el riesgo que supone la adquisición de un vehículo de segunda mano en el mercado de ocasión (en el caso de que el actor opte por tal posibilidad y no adquiera un nuevo automóvil) y la posibilidad de que las condiciones mecánicas y de conservación no sean óptimas ni equivalentes a las del vehículo accidentado”.

Como puede comprobarse, una de las razones de ser del valor de afección es que el valor venal, a pesar de ser un dato objetivo y fácilmente determinable, no permitía la plena satisfacción del perjudicado, pues tal valor no cubría el precio que por el mismo vehículo debe pagar quien acude al mercado de ocasión. Se trata por tanto de un factor corrector que varía en atención a las circunstancias concurrentes en cada supuesto, pero que suele encontrarse entre el 20% y el 50% del valor venal<sup>35</sup>, aunque se dan casos en

---

<sup>35</sup> Así, la SAP de Barcelona, Sección 13ª, nº 150/2005, de 11 de marzo; la SAP de Navarra, Sección 2ª, nº 505/2019, de 18 de junio fijan el valor de afección como el 20% del valor venal. La SAP de Asturias, Sección Sexta, de 23/12/2014, nº 344/2014 lo fija en el 25%. La SAP de A Coruña, Sección 4ª, nº 241/2005, de 30 de junio y la SAP de Granada, Sección 4ª, nº 23/2017, de 3 de febrero lo fijan en un 30%. La SAP de La Rioja, Sección 1ª, nº 260/2012, de 13 de julio lo fija en el 40%. La SAP de Madrid, Sección 19ª, de 15/07/2020, nº 221/2020, la SAP de Segovia nº 93/2005, de 20 de mayo, la SAP de Valencia, Sección 7ª, nº 666/2006, de 15 de noviembre fijan el valor de afección en un 50%. La STS 48/2013, de 11 de febrero, reconoce de manera tácita que el rango en el que se encuentran la mayoría de las resoluciones de las Audiencias Provinciales está entre el 20 y el 50%. Literalmente: “por lo que se refiere a las diferencias jurisprudenciales existentes en las distintas Audiencias Provinciales a la hora de cuantificar los daños del vehículo conforme al valor venal, más el incremento necesario en concepto de valor de afección, lo que pretende es que se revoque el pronunciamiento de la sentencia para que este valor de afección se incremente del 20% al 50%, lo que no es posible cuando no estamos ante una

los que las Audiencias Provinciales han llegado a conceder indemnizaciones en las que el valor de afección se fija en un 100%<sup>36</sup> del valor venal o de mercado.

Por último, la doctrina suele hacer referencia al *valor en uso* del vehículo, el cual es distinto del valor venal pues éste atiende exclusivamente a un valor genérico, mientras que el valor en uso es un concepto ajeno a cualquier previsión normativa y que está representado por la equivalencia de la utilidad que reporta al propietario el uso y utilización del vehículo mismo según el fin o necesidad que por sus características satisface<sup>37</sup>.

SOLER PASCUAL<sup>38</sup> lo define como la equivalencia económica de la utilidad que reporta al propietario el uso y utilización del objeto mismo, según el fin o necesidad que por sus características satisface, y es la suma del valor venal y el valor de afección. Por su parte, REGLERO CAMPOS<sup>39</sup> lo define como el valor que se deriva de la utilidad y confianza que ese vehículo proporciona a su titular, y lo diferencia del valor de mercado de un vehículo.

La jurisprudencia menor se ha referido en diversos supuestos a dicho valor en uso<sup>40</sup>, definiéndolo la SAP de Granada, Sección Tercera, de 04/12/2008, nº 519/2008 (LA LEY 309878/2008) como “la utilidad, satisfacción y provecho que ofrece al propietario”, todo ello en relación a un vehículo de motor. La SAP de Pontevedra, Sección Primera, de 07/02/2008, nº 85/2008 (LA LEY 24988/2008) lo define como “la equivalencia económica de la utilidad que reporte para el propietario el uso y utilización del objeto mismo según el fin o necesidad que por sus características satisface”.

---

aplicación automática o uniforme del mismo sino que las diferencias están amparadas en supuestos concretos que han sido debidamente ponderados en las dos sentencias de instancia.”

<sup>36</sup> Por ejemplo, la SAP de Murcia, Sección Quinta, de 20/03/2007, nº 87/2007 (LA LEY 107650/2007)

<sup>37</sup> GARCÍA-CHAMÓN CERVERA, E. (diciembre de 2015). *La responsabilidad...* Ob. cit., pág. 265.

<sup>38</sup> SOLER PASCUAL, L.A., “La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo...”. Ob. cit., pág.3.

<sup>39</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, reformado por Ley 21/2007, de 11 de julio*. 2ª Edición. Aranzadi, 2007, pág. 526.

<sup>40</sup> HURTADO YELO, J.J., “El principio de la *restitutio in integrum* y la reparación del vehículo en los accidentes de circulación”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº 3/2011. Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pág. 10.

Este valor en uso incluye el valor venal del automóvil y el valor de afección, como aclara la SAP Barcelona de 22/06/2009, nº 411/2009 (LA LEY 178479/2009), “valor en uso que comprenderá el valor venal más un complemento que indemnice el riesgo que supone adquirir otro vehículo que responda a las características del dañado, así como los gastos necesarios en esta operación y los trastornos generales producidos por el cambio del automóvil que venimos fijando en un porcentaje más sobre el valor venal”<sup>41</sup>.

Aunque mayoritariamente el valor en uso se determine como la suma del valor venal y el valor de afección, existen resoluciones en las que valor de afección y valor en uso se confunden o se utilizan como términos equivalentes<sup>42</sup>. Y es comprensible tal confusión si se atiende al concepto que de tal valor da REGLERO CAMPOS, ya que al fin y al cabo valor de afección y valor en uso pueden ser entendidos como los valores derivados de la utilidad y confianza que el vehículo proporciona a su titular. No deja de ser una inexactitud cuyo valor es puramente testimonial, ya que no supone modificación alguna de la doctrina que se aplica en estos supuestos.

Otras resoluciones, cada vez más numerosas, como la SAP de Toledo nº748/2020, de 15 de julio<sup>43</sup>, determinan el valor en uso como sinónimo de valor de afección, y además, entienden que tal valor no debe calcularse tomando como base el valor venal del vehículo, sino el valor de reposición que es “equivalente al de adquisición de un vehículo de las mismas características y antigüedad que el accidentado, debiendo en todo caso indemnizarse al perjudicado por el precio que

---

<sup>41</sup> En el mismo sentido la SAP Córdoba, Sección Primera, de 25/09/2008, nº 285/2008 (LA LEY 238649/2008) considera que al valor venal debe unirse un porcentaje por valor de afección, todo ello constituye el valor en uso. Literalmente sostiene que se debe incluir: “(...) así mismo el valor de afección que dicho vehículo tenía para el agraviado, conceptos todos ellos que sumados darán el valor en uso, cifrándose éste en un porcentaje que ha oscilado entre el veinte y el cincuenta por ciento del valor en venta que tenía el vehículo en el momento de la producción del accidente”.

<sup>42</sup> En este punto cabe mencionar la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Quinta, de 03/06/2014, nº190/2014 (CENDOJ ECLI:ES:APC:2014:1840), Fundamento Jurídico Segundo:” Ahora bien, el valor del vehículo que habrá de tenerse en cuenta a estos efectos no es necesariamente el llamado valor venal, ni tampoco el precio de mercado en el momento de ocurrir el siniestro, sino mas bien su valor de afección o su valor en uso, que puede ser superior al de adquisición de un vehículo de las mismas características y antigüedad que el accidentado, debiendo en todo caso indemnizarse al perjudicado en los gastos que tendría que satisfacer para comprar un automóvil usado equivalente al dañado, así como en el daño moral inherente a la privación del propio vehículo y a la adquisición de otro de segunda mano, con el riesgo que esto implica, de manera que el valor venal, en sentido estricto, es un elemento más a tener en cuenta en la apreciación de los perjuicios causados, pero no el único ni definitivo.”

<sup>43</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo, Sección Primera, de 15/07/2020, nº 748/2020 (LA LEY 119690/2020), F.J. Segundo.



tendría que pagar para comprar un automóvil usado de igual valor al dañado, y todo ello sin olvidar que el valor venal es un elemento más a tener en cuenta en la apreciación de los perjuicios causado, pero no el único ni definitivo.”

En suma, los valores que la jurisprudencia menor viene tomando como referencia para determinar si procede la reparación del vehículo o la indemnización pecuniaria para la compra de un vehículo de similares características son el valor en uso y el coste de reparación, quedando el valor de mercado o el simple valor venal relegado a bases para el cálculo de tales cuantías.

### **3. El principio de reparación íntegra. Valor normativo o mero principio informador.**

#### *3.1. La reparación íntegra como principio informador del sistema de responsabilidad civil.*

En virtud del principio de reparación íntegra cualquier sistema de valoración del daño, ya sea legal o judicial, ha de estar encaminado a proporcionar la reparación que comprenda todos y cada uno de los daños padecidos, habiéndose de socorrer solamente el daño, pero sin dejar de resarcir perjuicio alguno.<sup>44</sup> La doctrina francesa ha venido acuñando a este respecto una expresión tan acertada como escueta, diciendo que debe repararse todo el daño y nada más que el daño, ni más ni menos *–tout le préjudice et rien que le préjudice, pas plus; pas moins*<sup>45</sup>-.

De esta forma se apunta que el principio de integridad reparatoria puede vulnerarse por exceso y por defecto, debiéndose evitar cualquier clase de enriquecimiento pero también la persistencia en el empobrecimiento del perjudicado<sup>46</sup>. Por ello se entiende que la total indemnidad constituye la finalidad y, al mismo tiempo, el límite de la responsabilidad civil, pues ésta se pone al servicio de la supresión del

---

<sup>44</sup> MEDINA CRESPO, M., “La ambigüedad de la jurisprudencia civil sobre la reparación íntegra y vertebrada”. *Revista de la asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, núm. 40, 2011, pág. 26.

<sup>45</sup> LAMBERT-FAUVRE, Y., “La victime d’un dommage corporel et son avocat”. *Gazette Palais*. 3 de setiembre de 1999, Doctrina, pág. 5.

<sup>46</sup> MEDINA CRESPO, M., “La ambigüedad de la jurisprudencia civil sobre la reparación íntegra y vertebrada”. *Ob. cit.*, pág. 26.

empobrecimiento que causa el daño padecido, evitando, a su vez, cualquier beneficio o lucro que se sitúe fuera de ella.

Sentado esto, el principio de reparación íntegra es un concepto indeterminado, pues carece de sustrato normativo alguno en el Código Civil<sup>47</sup>. Así, el art. 1902 CC no contiene regla alguna sobre la valoración del daño, como tampoco enuncia ninguna el art. 1106 CC. Tampoco existen reglas precisas en la Ley de Enjuiciamiento Civil. Es en el ámbito penal donde queda positivizado de manera más clara, en concreto en los artículos 110 y 113 CP. El primero dispone que la responsabilidad civil derivada de la comisión de un delito comprende la restitución, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios materiales y morales. El art. 113 CP amplía el ámbito de la indemnización de los daños no solo a los causados al propio agraviado sino también a los que se irrogaren a sus familiares o terceros. El art. 115 CP, por su parte, establece la necesidad de que Jueces y Tribunales fijen “razonadamente en sus resoluciones, las bases en que fundamentan la cuantía de los daños e indemnizaciones”<sup>48</sup>.

La doctrina ha pretendido llenar este vacío regulatorio, sirviendo de ejemplo *La Propuesta de Código Civil*<sup>49</sup> de la Asociación de Profesores de Derecho Civil, que en su artículo 5192-3<sup>50</sup> apartado 1 dispone que “los daños deben resarcirse en su totalidad, sin que en ningún caso la reparación pueda superar el valor de los mismos determinado de conformidad con las reglas contenidas en este Capítulo”.

---

<sup>47</sup> Aunque se trate de una resolución del orden social, conviene remarcar la STS de la Sala Cuarta de lo Social, de 17 de julio de 2007, recurso nº4367/2005 (LA LEY 162065/2007), en la cual se dice: “la jurisprudencia ha establecido desde antiguo, pese a que ningún precepto legal lo digo expresamente, que la indemnización de los daños debe ir encaminada a lograr la íntegra compensación de los mismos, para proporcionar al perjudicado la plena indemnidad por el acto dañoso”. A su vez, la misma sentencia puntualiza que el principio de integridad reparatoria se extrae de los artículos 1101 y 1106 CC, inducción que tiene expresada reiteradamente la doctrina académica y la jurisprudencia de las diversas Salas del TS.

<sup>48</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., Ob. cit., pág. 239.

<sup>49</sup> ASOCIACIÓN DE PROFESORES DE DERECHO CIVIL. *Propuesta de Código Civil. Libros Quinto y Sexto* Tecnos, Madrid, 2018, pág. 322. Accesible desde [http://www.derechocivil.net/images/libros/obra\\_completa.pdf](http://www.derechocivil.net/images/libros/obra_completa.pdf)

<sup>50</sup> **Artículo 5192-3. Integridad de la reparación.**

1. Los daños deben resarcirse en su integridad, sin que en ningún caso la reparación pueda superar el valor de los mismos determinado de conformidad con las reglas contenidas en este Capítulo.
2. Cuando los daños tienen carácter continuado o permanente la condena a la reparación de los ya producidos no impide la formulación de ulteriores pretensiones en orden a la reparación de los que se han generado con posterioridad.

La fijación del *quantum* indemnizatorio corresponde al juzgador de instancia, soberano en este ámbito, pues el Tribunal Supremo<sup>51</sup> ha determinado que se trata de una cuestión de hecho que sólo es posible revisar en casación en casos de manifiesta arbitrariedad, irrazonable desproporción o cuando se comete una infracción del ordenamiento en la determinación de las bases tomadas para la fijación de la cuantía – como puede suceder con la aplicación incorrecta del Baremo de Tráfico-.

Si bien en el ámbito jurisprudencial es reiterada al extremo la vigencia del principio de reparación íntegra, debe advertirse que la proclamación del principio no viene acompañada de la demostración de que se maneje como un principio técnico hasta el punto en que resulta extremadamente arduo encontrar una sentencia en la que se estime un recurso de casación por vulneración del mismo<sup>52</sup>.

### 3.2. *La reparación íntegra en los daños materiales causados a vehículos*

La consagración del principio de la *restitutio in integrum* en los daños materiales causados en accidentes de circulación es considerado por SOLER PASCUAL<sup>53</sup> principio cardinal, pues esa es la función de la declaración de responsabilidad civil: reparar el daño, entendida esta función como necesidad de restaurar la situación anterior al acto u omisión; llegando incluso a identificar este autor la reparación total con la satisfacción *in natura*. En la misma línea REGLERO CAMPOS<sup>54</sup>, considera que la obligación de indemnizar el daño tiene como principal finalidad la de restituir el patrimonio del perjudicado a la situación que tenía con anterioridad al acaecimiento del hecho dañoso, dando pues prioridad a la reparación del objeto dañado. También MUÑIZ DÍEZ<sup>55</sup> opta por esta solución, y establece que el principio que rige la

---

<sup>51</sup> SSTS Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 05/05/2015, nº 247/2015 (CENDOJ ECLI:ES:TS:2015:1730) y de 27/05/2015, nº 262/2015 (LA LEY 79948/2015) entre otras.

<sup>52</sup> MEDINA CRESPO, M., “La ambigüedad de la jurisprudencia civil sobre la reparación íntegra y vertebrada”. Ob. cit., pág. 31.

Para encontrar alguna, hay que acudir al orden contencioso-administrativo, pues la STS, Sala Tercera, de 23 de marzo de 2009 acogió el recurso de casación fundado en la infracción del principio de reparación completa al haberse dejado de resarcir los daños ligados a 480 días de baja laboral.

<sup>53</sup> SOLER PASCUAL, L.A., “La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo...”. Ob. cit., pág.1.

<sup>54</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* Ob.cit., pág. 524.

<sup>55</sup> MUÑIZ DÍEZ, A., “Indemnización de daños materiales causados a vehículos...”. Ob. cit., pág.225.

responsabilidad civil en nuestro derecho es el del resarcimiento integral, lo que supone que el perjudicado debe ser indemnizado de forma íntegra, de manera que consiga una situación similar a la que tenía antes de padecer el accidente.

Por lo tanto, como se puede apreciar, la doctrina se decanta por el principio de la *restitutio in integrum* o reparación total de los daños causados al perjudicado, de tal forma que al hablar de los daños causados en los vehículos a motor, cuando éstos procedan de un actuar previo culposo o negligente, deben ser indemnizados, si es posible, en su totalidad.

Asimismo, en lo que respecta a la extensión de indemnizatoria en sede de seguro obligatorio de circulación, el art. 7.1. LRCSVM dispone que el “asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes”<sup>56</sup>. Es esta una manifestación normativa del principio de integridad reparatoria, pues no se excluyen daños ni se limita el alcance cuantitativo de la indemnización que procediese.

La propia STS 420/2020 que es objeto del presente estudio, en su Fundamento Jurídico Tercero va a hacer mención explícita a este principio en los siguientes términos:

“La búsqueda de la indemnidad del perjudicado se convierte en pilar fundamental del sistema, que informa los artículos 1106 y 1902 del CC, y exige el restablecimiento del patrimonio del perjudicado al estado que tendría antes de producirse el evento dañoso<sup>57</sup>”. Matiza esta tesis refiriéndose a la más reciente STS 247/2015, de 5 de mayo<sup>58</sup> en la que se determina que la finalidad del resarcimiento es reponer el patrimonio del afectado a la situación en que se encontraría *de no haber mediado* el acto ilícito.

---

<sup>56</sup> DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P., “Vehículo accidentado: Reparación o indemnización. El límite a la indemnización del daño real en los casos de ‘siniestro total’”. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, núm. 12/2014, pág. 110.

<sup>57</sup> Se remite en este punto a las SSTS nº 260/1997, de 2 de abril (CENDOJ ECLI: ES:TS:1997:2327); 292/2010, de 6 de mayo (CENDOJ ECLI: ES:TS:2010:2037) y 712/2011, de 4 de octubre (CENDOJ ECLI:ES:TS:2011:2505), entre otras.

<sup>58</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 05/05/2015, nº 247/2015.CENDOJ ECLI:ES:TS:2015:1730.

Continúa la resolución identificando otra manifestación normativa más que se encuentra en el art. 33 LRCSVM<sup>59</sup> “cuando establece que el principio de reparación íntegra busca asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios causados”.

Y termina poniendo de manifiesto los límites que son predicables del resarcimiento íntegro del perjudicado, incidiendo especialmente en la figura del enriquecimiento. Así dice la Sentencia: “El daño ha de ser resarcido, pero también en su justa medida. No puede convertirse en beneficio injustificado para el perjudicado. De esta manera, para el contrato de seguro, lo proclama expresamente el art. 26 –de la LCS- (...) cuando norma que el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado.

A ese equitativo resarcimiento del daño se refiere la sentencia 208/2011, de 25 de marzo<sup>60</sup>, cuando señala que la finalidad de la indemnización es la de reparar el daño causado y no la de enriquecer al perjudicado. De igual forma, se expresa la sentencia 712/2011, de 4 de octubre<sup>61</sup>, al reafirmar que los tribunales han de ponderar las circunstancias concurrentes para evitar que se produzca una indeseable situación de tal clase. O, en el mismo sentido, la sentencia 482/1981, de 15 de diciembre<sup>62</sup>.

---

<sup>59</sup>“**Artículo 33. Principios fundamentales del sistema de valoración.**

1. La reparación íntegra del daño y su reparación vertebrada constituyen los dos principios fundamentales del sistema para la objetivación de su valoración.
2. El principio de la reparación íntegra tiene por finalidad asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos. Las indemnizaciones de este sistema tienen en cuenta cualesquiera circunstancias personales, familiares, sociales y económicas de la víctima, incluidas las que afectan a la pérdida de ingresos y a la pérdida o disminución de la capacidad de obtener ganancias.
3. El principio de la reparación íntegra rige no sólo las consecuencias patrimoniales del daño corporal sino también las morales o extrapatrimoniales e implica en este caso compensar, mediante cuantías socialmente suficientes y razonables que respeten la dignidad de las víctimas, todo perjuicio relevante de acuerdo con su intensidad.
4. El principio de vertebración requiere que se valoren por separado los daños patrimoniales y los no patrimoniales y, dentro de unos y otros, los diversos conceptos perjudiciales.
5. La objetivación en la valoración del daño supone que se indemniza conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema, por lo que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él. No obstante, los perjuicios relevantes, ocasionados por circunstancias singulares y no contemplados conforme a las reglas y límites del sistema, se indemnizan como perjuicios excepcionales de acuerdo con las reglas establecidas al efecto en los artículos 77 y 112”.

<sup>60</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 25/03/2011, nº 208/2011. CENDOJ ECLI:ES:TS:2011:2505.

<sup>61</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 04/10/2011, nº 712/2011. CENDOJ ECLI: ES:TS:2011:6563.

<sup>62</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 15/12/1981, nº 482/1981. CENDOJ ECLI:ES:TS:1981:247.

Queda de manifiesto, por tanto, que en el sistema de responsabilidad civil subjetiva de los daños materiales causados en accidentes de circulación el principio de reparación íntegra supone para el juzgador de instancia tener que valorar, y ponderar, las circunstancias concurrentes en cada caso, equilibrando y acomodando el resarcimiento de los daños con los principios de reparación plena y la interdicción del enriquecimiento injusto, a fin de reponer a la víctima en el estado en el que se encontraría de no haber ocurrido el accidente, sin que se incurra en el enriquecimiento de la víctima, pero sin que la indemnización suponga, por escasa, la persistencia en la situación de empobrecimiento.

#### **4. La reparación *in natura* como medio resarcitorio preferente**

Como es sabido, el resarcimiento puede ser específico o por el equivalente pecuniario, dependiendo de la naturaleza del daño y de las circunstancias del caso, si bien por aplicación consecuente del principio de reparación integral se hace preferente el resarcimiento en especie o *in natura*<sup>63</sup>. Se ha subrayado con anterioridad que la función de reparación de la responsabilidad civil consiste en la necesidad de reponer al perjudicado en el estado en que se encontraría de no haber acontecido el hecho dañoso<sup>64</sup>, siendo tan estrecha la relación entre reparación íntegra y reparación *in natura* que en muchos casos llegan a identificarse. A consecuencia de ello, se entiende que el medio más eficaz para resarcir a la víctima cuando hablamos de daños materiales es la restitución, pues se presenta como la primera y más elemental forma de reparar el perjuicio causado<sup>65</sup>. En definitiva, la restitución del patrimonio del perjudicado a la situación anterior al hecho dañoso implicaría dar preferencia a la reparación del objeto dañado<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> En este sentido dispone la autora VICENTE DOMINGO que la reparación específica “es la genuina forma de reparación porque persigue colocar al dañado en la situación anterior a la producción del mismo a través de la restitución específica o *in natura* del perjuicio”. (VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F. ...Ob. cit., pág. 401). Asimismo, YZQUIERDO TOLSADA, M: Sistema de responsabilidad contractual y extracontractual, Dykinson, Madrid, 2001, pág. 477.

<sup>64</sup> A este respecto por ejemplo el artículo 10:101 PETL dispone: “la indemnización es un pago en dinero para compensar a la víctima, es decir, para restablecerla, en la medida en que el dinero pueda hacerlo, en la posición que hubiera tenido si el ilícito por el que reclama no se hubiera producido. La indemnización también contribuye a la finalidad de prevenir el daño”.

<sup>65</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., Ob. cit., pág. 277.

<sup>66</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor*,

Ahora bien, puede darse que la reintegración o reparación *in natura* sea imposible, bien porque se haya destruido el objeto sin posibilidad de restaurarse, bien porque requiera de inversiones muy costosas o la intervención de un tercero, o bien porque sea imposible por cualquier otra causa<sup>67</sup>. En los PETL se tiene en cuenta esta posibilidad, ya que su artículo 10:203 (1) dispone que “cuando una cosa se pierde, destruye o daña, la medida básica de la indemnización es su valor y, a estos efectos, es indiferente que la víctima quiera sustituir la cosa o repararla. No obstante, si la víctima la ha sustituido o reparado (o lo va a hacer) puede recuperar el mayor gasto si tal actuación resulta razonable.”

Como se verá con mayor detenimiento más adelante, la razonabilidad de la reparación atiende a que el valor o coste de la misma no sea desproporcionado en relación con el valor del vehículo, siendo frecuente ver en las resoluciones judiciales que se justifica la declinación de la pretensión reparatoria en el ejercicio antisocial de derechos (art. 7 CC) y/o en la interdicción del enriquecimiento injusto que informa todo el sistema de responsabilidad civil.

La *Propuesta de Código Civil*, en línea con el artículo 110 CP, contempla expresamente el derecho de opción del perjudicado a elegir entre la restitución específica o la indemnización, salvo que alguna de las dos opciones resulte objetivamente imposible o desproporcionada<sup>68</sup>. Y efectivamente, aunque el Código Civil no haga mención expresa al respecto, la jurisprudencia entiende que la opción de elección entre abonar el coste de la reparación o la indemnización no corresponde ni al agente productor del daño, ni en su caso a la compañía de seguros, pues esta es una facultad reservada exclusivamente al perjudicado<sup>69</sup>.

---

*reformado por Ley 21/2007, de 11 de julio*. 2ª Edición. Aranzadi, 2007, pág. 524. Asimismo, MUÑIZ DÍEZ, A.: “Indemnización de daños materiales causados a vehículos en accidentes de circulación. Criterios de Valoración”. Cuadernos Derecho Judicial, nº 2, Madrid, 1999, pág. 225.

<sup>67</sup> ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., Ob. cit., pág. 277.

<sup>68</sup> **Artículo 5192-4. Derecho de opción del perjudicado.**

1. El perjudicado puede optar entre la reparación del daño en forma específica y su indemnización, salvo que una de estas dos opciones resulte objetivamente imposible o desproporcionada.

2. Si opta por la indemnización, el perjudicado puede pedir, siempre que resulte conforme a la buena fe, que se le entregue en un único pago o suma alzada, o mediante una renta periódica o pensión.

<sup>69</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección Tercera, de 22/06/2005, nº 136/2005. LA LEY 140553/2005. En su Fundamento Jurídico Segundo, y remitiéndose a la reiterada jurisprudencia del TS que existe en este punto -SSTS de 14 de diciembre de 1976, 3 de marzo de 1978, 9 de julio de 1987, entre

Como puede apreciarse, la norma general en casos de daños materiales es proceder a la reparación de la cosa dañada como medio idóneo para dejar incólume la esfera jurídica y económica de la persona perjudicada. En los supuestos de daños a vehículos con ocasión de accidentes de circulación adelantamos que esta doctrina, y toda la anteriormente señalada, es de plena aplicación, pero matizada, o más bien concretada dado lo específico de la materia, por la naturaleza fungible de los propios automóviles, por la existencia de un mercado de segunda mano bien abastecido y por otros criterios -como puede que se haya procedido o se vaya a proceder a la efectiva reparación del vehículo dañado- que en lo subsiguiente se irán desarrollando.

### **III. EL SUPUESTO CONFLICTIVO: DAÑOS CUYA REPARACIÓN SUPERA EL VALOR DEL VEHÍCULO. CRITERIOS SEGUIDOS POR LA JURISPRUDENCIA MENOR.**

#### **1. El supuesto conflictivo: daños cuya reparación supera el valor venal del vehículo.**

Situándose ya en un plano más práctico, son diversos los puntos a tratar en el supuesto de daños a vehículos cuya reparación supera su valor venal o de mercado. Además de la diversidad de criterios a la hora de conceder el valor de la reparación, el valor de mercado o un intermedio entre ambos, se dan otras vicisitudes que merecen ser puestas de manifiesto con carácter previo.

##### *1.1. Sustitución de la condena de hacer por la indemnización pecuniaria del coste de reparación.*

En primer lugar y como ya se ha referido, en los supuestos en que acontecen daños materiales en vehículos con ocasión de un accidente de circulación, la reparación goza de preferencia en su aplicación respecto de las soluciones que, de forma genérica,

---

otras- determina que: “ni el agente productor del daño, ni en su caso, la Compañía Aseguradora gozan de la facultad para elegir libremente entre reparar la cosa damnificada al estado anterior o restituirla por otra distinta o de condiciones análogas, esta será facultad que debe corresponder al perjudicado, no solo por la dificultad de encontrar en el mercado otro vehículo de ocasión de semejante características por el precio justo y equitativo, sino también por los vicios y defectos ocultos que pudiera tener el adquirido y la falta de seguridad en cuanto a su ulterior funcionamiento”.



se engloban bajo el concepto de indemnización. El perjudicado por el acto ilícito tiene derecho a la *restitutio in natura*, que prevalece frente a otras formas sustitutivas, comprendiendo el detrimento resarcible la extensión íntegra de la lesión que le haya ocasionado tanto en su mecanismo automotriz –el propio motor, caja de cambios, otros elementos de transmisión, etc.- como en su aspecto y forma exteriores o en sus elementos auxiliares<sup>70</sup>.

Debe tenerse en cuenta que cuando se trata de ilícitos cometidos con vehículos de motor, la demanda, frecuentemente, se dirige contra la compañía aseguradora del vehículo causante del daño, respecto de la cual el art. 76 de la Ley de Contratos de Seguro, en relación con el art. 73 del mismo texto legal, reconoce a los perjudicados y herederos una acción directa para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. La misma acción prevé la LRCSMV en su artículo 7.1, párrafo segundo, con el elemento adicional de la determinación del plazo de prescripción de tal acción, que es de un año.

Ahora bien, son muy escasas las resoluciones judiciales que, en estos casos, condenan a reparar el vehículo. Generalmente el perjudicado no solicita en la demanda que se condene al autor del acto ilícito a una obligación de hacer, sino a la entrega de una suma de dinero y, congruentemente, la sentencia recaída limita su fallo a otorgar o denegar la cantidad reclamada<sup>71</sup>.

De manera estricta, la restitución *in natura* o prestación específica a que tiene derecho el que ha sufrido un daño, le permite exigir del autor del acto ilícito que lleve a cabo las reparaciones necesarias en el vehículo dañado para que éste recobre el estado y funcionalidad que tendría de no haber ocurrido el accidente. Las dificultades prácticas

---

<sup>70</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 15/12/1981, nº 482/1981. CENDOJ ECLI:ES:TS:1981:247.

<sup>71</sup> La Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada de 4 de mayo de 1994 opta por sustituir la entrega de dinero solicitada por la condena a reparar el vehículo, al considerar de aplicación preferente la *restitutio in natura*, sin estimar con ello se produzca incongruencia: “la aseguradora apelante, en definitiva, debe indemnizar el importe que corresponde para la restitución *in natura*. Ahora bien, como quiera que, y según tiene declarado el Tribunal Supremo (Sala 1.ª) en su sentencia de 26 de mayo de 1992, no existe incongruencia cuando, tal y como aquí ocurre, respetando la *causa petendi*, se condena o a la reparación de los defectos o a la indemnización correspondiente, vamos a sustituir la indemnización por la obligación de reparar, obligación a la que se dará cumplimiento tal y como se establece en los arts. 923 y ss. y concordantes de la LECiv., siendo las reparaciones a efectuar en el vehículo, las que se especifican en el dictamen pericial obrante en autos”.

que suponen una condena de hacer, son otra de las causas que determinan que el perjudicado opte por la transformación de la obligación de hacer en la entrega de una cantidad de dinero. Al carecer, generalmente, el condenado a cumplir un fallo que contuviera ese pronunciamiento, de la capacidad necesaria para ejecutarlo por sí mismo, se vería compelido a contratar a un tercero ajeno al procedimiento, en cuyo taller se efectuaría la reparación. La negativa del perjudicado a llevar el vehículo al taller elegido por el demandado, o la disconformidad con el resultado de la reparación, obligaría al Juez a pronunciarse sobre estas cuestiones, recabando, en su caso, el auxilio de un perito en la materia, lo que retardaría la ejecución de la sentencia e incrementaría su coste<sup>72</sup>.

Debe advertirse además que, para el supuesto de que el ejecutado no cumpliera en el plazo concedido al efecto con el pronunciamiento de la sentencia, regiría lo dispuesto en el art. 706 de la Ley de Enjuiciamiento Civil<sup>73</sup>, es decir, se ejecutaría “a su costa”, produciéndose la misma consecuencia que en el caso anterior, es decir, se encargaría a un tercero la reparación, con la única diferencia de que sería el propio perjudicado el que lo elegiría y estaría facultado para pasar la factura al ejecutado, quien, a su vez, podría impugnarla, suscitándose, de nuevo, una controversia en ejecución de sentencia; sin olvidar el riesgo de insolvencia del ejecutado que permitiría al dueño del taller dirigirse contra el ejecutante, que, en definitiva, fue el que le contrató.

Estas dificultades prácticas se convertirían, de otra parte, en imposibilidad, si el vehículo ya ha sido reparado al tiempo en que adquiere firmeza la sentencia. La función

---

<sup>72</sup> FERNÁNDEZ GIL, C. “Criterios seguidos por las Audiencias Provinciales, al fijar la indemnización, en los casos de declaración de siniestro del vehículo”. *Diario la ley*. Sección doctrina, 1996, Ref. D-29, tomo 1. Editorial La Ley, pág. 2.

<sup>73</sup> **Artículo 706. Condena de hacer no personalísimo.**

1. Cuando el hacer a que obligue el título ejecutivo no sea personalísimo, si el ejecutado no lo llevara a cabo en el plazo señalado por el Letrado de la Administración de Justicia, el ejecutante podrá pedir que se le faculte para encargarlo a un tercero, a costa del ejecutado, o reclamar el resarcimiento de daños y perjuicios.

Cuando el título contenga una disposición expresa para el caso de incumplimiento del deudor, se estará a lo dispuesto en aquél, sin que el ejecutante pueda optar entre la realización por tercero o el resarcimiento.

2. Si, conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, el ejecutante optare por encargar el hacer a un tercero, se valorará previamente el coste de dicho hacer por un perito tasador designado por el Letrado de la Administración de Justicia y, si el ejecutado no depositase la cantidad que éste apruebe mediante decreto, susceptible de recurso directo de revisión sin efecto suspensivo ante el Tribunal que dictó la orden general de ejecución, o no afianzase el pago, se procederá de inmediato al embargo de bienes y a su realización forzosa hasta obtener la suma que sea necesaria.

Cuando el ejecutante optare por el resarcimiento de daños y perjuicios, se procederá a cuantificarlos conforme a lo previsto en los artículos 712 y siguientes.

que desarrolla hoy en día ese medio de transporte determina que, en efecto, su propietario adelanta el dinero de la reparación a fin de verse privado del mismo por el menor tiempo posible, optando por repercutir posteriormente su importe en el autor del acto ilícito.

Todos estos inconvenientes han motivado que se admita sin reservas<sup>74</sup> la sustitución de la obligación de hacer por una entrega de dinero, sin que ello haya supuesto, sin embargo, el abandono de la terminología *restitutio in natura*, sino que se ha hecho equiparar a la condena de la suma a que asciende el importe de la reparación, aunque estrictamente, el autor del acto ilícito no está reparando el daño causado, sino indemnizando al propietario del vehículo por el importe a que han ascendido los daños causados<sup>75</sup>.

### 1.2. *La declaración de siniestro total.*

El término *siniestro total*, por su propio contenido, puede entenderse como aquella situación del vehículo siniestrado en la que es ya técnicamente imposible su reparación. Pero no es esa su definición real. La declaración de siniestro total tiene lugar como consecuencia de tres actos principales, siempre que estos estén contemplados en la póliza de seguro que se suscriba: incendio, robo o accidente de tráfico. Si como consecuencia de cualquiera de estas situaciones un vehículo resulta dañado, y el valor de reparación de los daños sufridos supera el valor venal del automóvil, la aseguradora declarará la situación de siniestro total<sup>76</sup>.

Se trata de un vocablo que por su propia dicción puede llevar a equívocos en cuanto a su significado. Y dicha confusión llega también a los tribunales cuando deben atajar la problemática que se está tratando. Por ejemplo la SAP de Madrid 307/2018, de

---

<sup>74</sup> Todas las resoluciones judiciales que se han mencionado, salvo la Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada de 4 de mayo de 1994, admiten, ya sea tácita o expresamente, dicha sustitución, asociando el concepto de la *reparación in natura* con la indemnización por la cantidad a la que asciendan los costes de reparación. No se condena, eventualmente, a reparar el vehículo, sino a indemnizar al perjudicado por la cuantía a que asciendan los costes de dicha reparación.

<sup>75</sup> FERNÁNDEZ GIL, C. “Criterios seguidos por las Audiencias Provinciales, al fijar la indemnización, en los casos de declaración de siniestro del vehículo”. Ob. cit., página 2.

<sup>76</sup> *Declaración de siniestro total en accidentes de tráfico*. Accesible desde <https://elderecho.com/declaracion-de-siniestro-total-en-accidentes-de-trafico>

31 de julio<sup>77</sup>, incurre en imprecisión cuando asocia la destrucción del vehículo con el siniestro total. Otras sentencias, como la SAP de Barcelona 18/2019, de 18 de enero<sup>78</sup>, dan a entender que la declaración de siniestro total supone que la reparación vaya a exigir el empleo de una suma de elementos nuevos de entidad relevante que exceden del concepto de la reparación, adentrándose en la reconstrucción de la cosa dañada. Por tanto, sin decir que el siniestro total supone la destrucción de la cosa, manifiesta que tal declaración tiene una consideración rayana a tal destrucción, o que supone, cuanto menos, que los costes de reparación vayan a resultar desmesurados.

Otras resoluciones, como la SAP de Madrid 82/2019, de 26 de febrero<sup>79</sup>, manejan el concepto de siniestro total de forma más precisa, ya que asocia tal declaración con el concepto de reparación antieconómica por superar esta el valor venal del vehículo en cuestión.

Por tanto, la imposibilidad técnica de reparación del vehículo o destrucción del mismo y la declaración de siniestro total no son conceptos equivalentes y no deberían ser tomados como tal, aunque puedan encontrarse resoluciones judiciales en las que ambos términos se confundan o asocien.

*1.3. La reparación previa del vehículo como requisito indispensable para otorgar la indemnización por el importe a que ascienda ésta.*

Como se viene diciendo, es ampliamente discutida la procedencia de otorgar el valor de reparación en supuestos de daños materiales que superan el valor venal del vehículo. Pero resulta admitido como requisito indispensable para que pueda a entrarse a valorar siquiera la procedencia de otorgar el coste de reparación como indemnización, que se haya procedido a la reparación del vehículo siniestrado o, al menos, que exista el propósito o voluntad de hacerlo. Es por ello que, a efectos probatorios, se exija la acreditación del importe de la indemnización conforme a un presupuesto o, en el caso

---

<sup>77</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 11ª, de 31 de julio de 2018, nº 307/2018, F.J. Tercero. (LA LEY 154645/2018).

<sup>78</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 13ª, de 18 de enero de 2019, nº 18/2019, F.J. Primero. (LA LEY 1977/2019)

<sup>79</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 21ª, de 26 de febrero de 2019, nº 82/2019, F.J. Segundo. (LA LEY 34331/2019).

de no haberse efectuado, se exige una prueba suficiente de que se va a llevar a cabo tal reparación<sup>80</sup>.

La reciente SAP de Pontevedra 295/2019, de 22 de mayo<sup>81</sup> dispone: “que procederá la *restitutio in natura*, aunque el importe de reparación exceda el valor venal, siempre que concurren dos presupuestos: primero, que la reparación haya sido real, es decir, que efectivamente se haya verificado o, al menos, se acredite de modo cumplido que la obra restauradora va a efectuarse, porque, constituyendo la finalidad de la *restitutio in natura* el restablecimiento de la cosa damnificada al ser y estado que tenía antes de desencadenarse, el evento dañoso necesariamente ha de justificarse, bien que la reparación ha sido efectuada *ex ante*, bien que verdaderamente va a aplicarse a tal fin la suma concedida, y es que, de no ser así, quedaría al libre arbitrio del perjudicado destinar el *quantum* resarcitorio a esa u otra finalidad diversa, con lo que podría producirse una situación de enriquecimiento injusto, que no es posible amparar, y se hace preciso prevenir”.

En el mismo sentido se manifiesta la SAP de Málaga nº 207/2019, de 27 de marzo<sup>82</sup> cuando manifiesta que “[e]sta Sala viene aplicando en casos similares la denominada *restituto in natura*, que tiene su base en que lo primero debe ser la reparación de daños (...). Teniéndose en cuenta que el referido criterio no se aplica en todo caso, ya que se imponen unos determinados condicionamientos, explicitados en las resoluciones invocadas por la propia apelante, cuales: a) la reparación del vehículo siniestrado haya sido verdaderamente efectuada, o que la cantidad concedida se aplique por el perjudicado a su destino específico (reparación), ya que su aplicación a cualquier otra finalidad podría producir situaciones de enriquecimiento injusto que no es posible amparar y que se hace preciso prevenir”.

No es tan pacífica la cuestión que atañe a los supuestos en que aún no se ha dado la efectiva reparación, pero se ha manifestado la voluntad de hacerlo. La SAP de Sevilla

---

<sup>80</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación...* Ob. cit., pág. 528. Asimismo, MUÑIZ DÍEZ, A., “Indemnización de daños materiales causados a vehículos...”. Ob. cit., pág.195.

<sup>81</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección Primera, de 22/05/2019, nº 295/2019, F.J. Décimo (LA LEY 75254/2019).

<sup>82</sup> SAP de Málaga, Sección Cuarta, de 27/03/2019, nº 207/2019 (LA LEY 68411/2019).

nº 238/2009, de 7 de mayo<sup>83</sup>, por ejemplo, viene a reforzar la necesidad de previa reparación, y no acepta como indicio probatorio suficiente de la voluntad de realizar tal reparación la presentación de un presupuesto. Así, dice la resolución “si en este estado, se concediera el importe del presupuesto no existiría garantía alguna de que efectivamente se procedería a la reparación, con el evidente riesgo de que se produjera un patente enriquecimiento injusto”.

Otras resoluciones, como la SAP de Tarragona nº 389/2010, de 24 de septiembre<sup>84</sup>, matizan esta doctrina, y descartan otorgar el valor de reparación aun existiendo un presupuesto, valorando el conjunto de circunstancias que rodean la controversia, como por ejemplo el tiempo transcurrido desde el accidente sin que se haya realizado la reparación. Así:

“Respecto a la pretensión de resarcimiento por el coste de reparación del vehículo del actor, esta Sala viene exigiendo, para el acogimiento de dichas pretensiones, que se acredite bien que se ha realizado ya la oportuna reparación, cosa que no sucede en el presente caso, bien que se acredite una voluntad real y efectiva de que va a repararse el vehículo, no siendo suficiente, a tales efectos, la aportación de un simple presupuesto, tal como sucede en el caso de autos, habida cuenta del considerable lapso de tiempo transcurrido desde el accidente en fecha 5 de octubre de 2005, y la interposición de la demanda en fecha 15 de abril de 2008, siendo lo lógico, si de reparar el vehículo se tratase, que dicha reparación se hubiese realizado ya, más aún cuando se obtuvo presupuesto, según fecha obrante en el mismo, el 10 de marzo de 2008 (*sic.*), esto es, dos años antes de la reclamación judicial. Debe considerarse, además, que no se trata de una reparación cuyo importe ascienda a una cantidad astronómica e imposible de sufragar para un ciudadano medio, no habiendo acreditado, por otra parte, el actor, que carezca de medios que le permitan afrontar ese coste”.

Esta doctrina por la que se otorgaría el importe a que asciende la reparación solo cuando ésta haya sido efectuada al tiempo de presentar la demanda, supone dejar de lado todos aquellos casos en los que, aun no habiéndose procedido a la reparación, la intención del perjudicado no sea darlo de baja, sino recuperarlo en su estado original.

---

<sup>83</sup> SAP de Sevilla, Sección Quinta, de 07/05/2009, nº 238/2009, F.J. Segundo. LA LEY 111173/2009.

<sup>84</sup> SAP de Tarragona, Sección Primera, de 24/09/2010, nº 389/2010, F.J. Tercero. LA LEY 193706/2010.

Por ejemplo, la falta de medios económicos puede impedir al perjudicado anticipar el importe de la reparación, circunstancia que no debe suponer un tratamiento desigualitario a la hora de fijar el importe de la indemnización. Como señala la SAP de Madrid de 27 de abril de 1993<sup>85</sup>:

“Se dispensaría un trato discriminatorio por circunstancias personales o sociales y se conculca la tutela judicial efectiva de los arts. 14 y 24 de la Constitución, respecto de personas económicamente débiles impedidas a realizar la reparación del automóvil en muchos casos si la compañía aseguradora, que no es la suya, sino la obligada a reparar los daños ocasionados por el asegurado responsable del accidente de tráfico, no reconoce una indemnización superior al valor venal del vehículo y la reparación del automóvil importa una cantidad muy superior, como en el caso que se enjuicia.”

De ahí que suela admitirse la equiparación de la reparación efectuada con el propósito de llevarla a cabo, como se ha dicho antes<sup>86</sup>: “La restauración o *restitutio in natura* sólo puede tener aplicación en aquellos supuestos que el dueño del vehículo siniestrado haya efectuado ya la reparación o, al menos, se acredite de modo cumplido que la restauración va a efectuarse”.

No puede desconocerse tampoco que, en ocasiones, el motivo por el que no se repara el vehículo es porque al propietario le interesa más adquirir otro nuevo o de segunda mano, no obstante lo cual reclama el importe total a que asciende la reparación del vehículo dañado para de esa forma tener que pagar, por diferencia, una cantidad inferior. A este supuesto atiende la SAP de Madrid nº 307/2018, de 31 de julio<sup>87</sup>, disponiendo: “Ahora bien, ‘el perjudicado puede elegir en gastar la compensación o no en la reconstitución del interés dañado’ (DCFR VI 6:201 Facultad de elección)<sup>88</sup>, ‘es

---

<sup>85</sup> SAP de Madrid de 27 de abril de 1993, Rollo de Apelación nº 321/1992, F.J. Segundo. Ref. Aranzadi AC 1993/887.

<sup>86</sup> Véase la referencia a la SAP de Pontevedra 295/2019, de 22 de mayo.

<sup>87</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 11ª, de 31 de julio de 2018, nº 307/2018, F.J. Tercero. (LA LEY 154645/2018).

<sup>88</sup> El Tribunal se refiere a JEREZ DELGADO, C. (Coordinadora de la versión española), *Principios, Definiciones y Reglas de un Derecho Civil Europeo: El marco común de referencia (DCFR)*. 1ª Edición, Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado, Madrid, octubre de 2015, pág. 330. Obra accesible desde [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-PR-2015-38](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-38).

indiferente que la víctima quiera sustituir la cosa o repararla (PETL 10:203)<sup>89</sup>, luego el acreedor puede reclamar estos costes aun antes de haberlos realizado, e incluso destinar el dinero a otra finalidad, sin merma de su derecho, ya que la solución contraria supondría una restricción inadmisibles a su libertad de disposición patrimonial”.

La dificultad de determinar la verdadera voluntad del propietario ha sido motivo de una variedad de criterios seguidos por las Audiencias Provinciales, que van desde presumir, en todo caso, esa intención reparatoria<sup>90</sup> o deducirla de las circunstancias concurrentes<sup>91</sup>, valorando especialmente si el importe de la reparación resulta antieconómico<sup>92</sup>, hasta exigir su efectiva reparación, ya sea antes de que la sentencia adquiriera firmeza<sup>93</sup>, ya sea durante su ejecución<sup>94</sup>, admitiéndose, por último, la

---

<sup>89</sup> EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil*. Traducción al castellano de Miquel Martín-Casals. Accesible desde <http://www.egtl.org/PETLSpanish.html>.

<sup>90</sup> Puede citarse, por ejemplo, la SAP de Granada, Sección Cuarta, nº 23/2017, de 3 de febrero – antecedente de la STS 420/2020- que en su Fundamento Segundo dispone: “Esta doctrina no presenta duda alguna en la práctica, cuando el perjudicado lleva a cabo la reparación, y el valor de la misma, no sobrepasa económicamente, el precio de un automóvil nuevo, de la misma marca y modelo, ahora bien, no debe aplicarse, en aquellos supuestos en los que se manifieste la intención de no reparación o se acredite la imposibilidad de reparar el vehículo, en cuyo caso procede indemnizar el importe del valor venal, más, en su caso, el valor de afección.”

En el mismo sentido la SAP de Valencia, Sección Undécima, de 07/06/2017, nº 183/2017 (LA LEY 138598/2017) dispone: “Es cierto, así consta en autos, que el vehículo del actor no ha sido reparado, pero lo que no ha quedado acreditado, según las pruebas practicadas, es que no lo vaya a ser, si tenemos en cuenta el estado de aquél.”

<sup>91</sup> Por ejemplo, la SAP de Navarra, Sección Primera, de 23/05/2012, nº 127/2012 (LA LEY 204743/2012), en su Fundamento Jurídico Tercero entiende: “En el presente caso, el demandante no ha reparado su vehículo, constanding que formuló la correspondiente demanda de fecha 30 de julio de 2011, habiendo ocurrido los hechos el día 19 de diciembre de 2010. Ahora bien, dicho demandante ha expresado, en todo momento, su voluntad de reparar el vehículo, e incluso, en aval de esa expresada voluntad, ha asumido la obligación de justificar, mediante la oportuna factura, el destino de la cantidad que reclama a la reparación del vehículo. Ello nos lleva a estimar suficientemente justificada la realidad de esa voluntad de reparar el vehículo y de destinar a ello, por tanto, la cantidad que reclama y que se corresponde con el presupuesto de su reparación.”

<sup>92</sup> En este sentido la SAP de Zaragoza, Sección Cuarta, nº600/2018, de 25 de mayo sostiene: “En este caso la parte actora no ha efectuado desembolso económico porque no ha reparado el vehículo. Pero si lo efectuara, su importe superaría en mucho al valor de mercado de un vehículo semejante, que puede ser de 1.800 euros según la única prueba pericial practicada. En estas circunstancias, la posible reparación resulta antieconómica y de llevarse a cabo se incrementaría el valor del vehículo, obteniendo una mejora.”

<sup>93</sup> La SAP de Madrid de 27 de abril de 1993, Rollo de Apelación nº 321/1992, en su Fundamento Jurídico Tercero determina: “el propósito de reparar el automóvil es serio y el perjudicado ha esperado casi al final para hacerlo, según se intentó acreditar en el acto de la vista del recurso, habida cuenta del respetable importe de la reparación. Por tanto, debe reconocerse una indemnización al perjudicado que sea equivalente al coste de la reparación”.

<sup>94</sup> Así la SAP de Ciudad Real nº 312/2018, de 3 de diciembre (ARANZADI AC 2019/53) estipula que “[l]a regla general es que se parte del valor de la reparación como elemento a indemnizar, mas de no haberse llevado a efecto al interponerse la demanda, ( caso que nos ocupa) se exige que en ejecución de sentencia se acredite dicha reparación, ya que en ausencia de la misma se condena al abono del valor venal “. La SAP de Ciudad Real de 29 de septiembre de 1994 Sección Segunda, rollo de Apelación nº



posibilidad de condenar a reparar el vehículo<sup>95</sup>, asegurándose así que el dinero será invertido en la finalidad pretendida, con el inconveniente -tratado en el punto *I.I.* del presente apartado- de que este pronunciamiento conllevaría la ejecución de una obligación de hacer.

## 2. Diversidad de criterios en la jurisprudencia menor. Tres tesis.

La jurisprudencia de las Audiencias Provinciales, en los casos en 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, ha venido ofreciendo tres soluciones distintas, que, brevemente, son:

- La tesis llamada de la *restitutio in natura* o *integrata*, amparada en que la reparación del daño es la solución indemnizatoria principal y con base en 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 al que tenía, en lugar de procederse a su restauración, no sólo por la dificultad de

---

243/1994 (ARANZADI AC 1994/1400) determina: “Por ello, procede que al actor en este pleito se le dé en fase de ejecución de sentencia un plazo prudencial para arreglar el vehículo, y, una vez acreditada tal circunstancia, la demandada está obligada a abonar al mismo, y siempre dentro del límite cuantitativo solicitado en el suplico de la demanda, el valor de esa reparación”. En el mismo sentido, puede mencionarse la SAP de Murcia de 14 de enero de 1994 (AC 1994, 122), según la cual: “Por lo que se refiere a la determinación del daño resarcible hay que rechazar las críticas de los apelantes a la doble previsión de la sentencia, según se acredite o no en ejecución de sentencia... No se infringen normas procesales ni materiales cuando el Tribunal deja para ejecución de sentencia determinación de la cantidad a indemnizar, fijando en sentencia las bases de esa concreción, como aquí ha hecho, pues no resulta totalmente acreditado en el procedimiento la venta del vehículo a un desguace, ya que sólo es referido por el perito como un comentario que le ha hecho la esposa del actor, lo que es insuficiente para darlo por acreditado. El hecho tiene trascendencia para determinar el tipo de restitución que procede, por lo que en ejecución de sentencia, con plenas garantías para las partes, deberá determinarse”. La SAP de Badajoz de 5 de de octubre de 1994 (AC 1994, 1750), igualmente, establece: “estamos conformes en que en ejecución de sentencia se acredite el valor de reparación del vehículo y que su importe sea abonado por el condenado a ello, pero siempre y cuando esta reparación efectivamente se realice”.

<sup>95</sup> SAP de Granada, Sección Tercera, de 04/05/1994. Rollo de Apelación nº 324/1993 (ARANZADI AC 1994/1667): “La aseguradora apelante, en definitiva, debe indemnizar el importe que corresponde para la restitución «in natura». Ahora bien, como quiera que, y según tiene declarado el Tribunal Supremo (Sala 1.ª), en su Sentencia de 26 mayo 1992 ( RJ 1992\4385), no existe incongruencia cuando, tal y como aquí ocurre, respetando la «causa petendi», se condena o a la reparación de los defectos o a la indemnización correspondiente, vamos a sustituir la indemnización por la obligación de reparar, obligación a la que se dará cumplimiento tal y como se establece en los arts. 923 y ss. y concordantes de la LECiv, siendo las reparaciones a efectuar en el vehículo, las que se especifican en el dictamen pericial obrante en autos.”

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.

- La puramente *valorativa* que entiende que la indemnización procedente en estos supuestos debe corresponderse con el valor venal incrementado en un porcentaje, por entender desproporcionada o exorbitante la reparación que se exige al causante del daño y que exceda de dicho valor, apuntando a razones de equidad y a la eliminación de un posible enriquecimiento sin causa que devendría del sustancial incremento del valor del vehículo como consecuencia de su reparación.
  
- La tesis *ecléctica* o *intermedia*, que mantiene la procedencia de fijar una indemnización más equitativa, superior al simple valor venal o valor en venta e inferior a su coste de reparación, siempre y cuando exista una manifiesta desproporción entre ambos valores, para evitar los efectos perjudiciales de una y otra tesis. Por un lado, la posibilidad de que la reparación no fuera íntegra en caso de que se opte por indemnizar simplemente el valor venal ya que lo normal será que el perjudicado no encuentre por ese precio en el mercado un vehículo de las mismas prestaciones, estado de uso y conservación al que tenía, dados los porcentajes de beneficio empresarial del vendedor. Y, por otro lado, la posibilidad contraria de que, si se opta en todo caso por la reparación *in natura*, el perjudicado obtenga un enriquecimiento injusto y tanto mayor cuanto más graves sean los desperfectos a reparar, ya que estará consiguiendo la sustitución de piezas usadas por otras nuevas sin coste alguno.

### 2.1. Tesis integrista. Reparación del vehículo como garantía de la indemnidad del perjudicado.

No puede comenzar este apartado sin citarse la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de marzo de 1978<sup>96</sup> -Roj: 29/1978-, por ser la base en la que se sustentan todas las

---

<sup>96</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 03/03/1978, nº79/1978 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1978:29). A favor de esta doctrina la SAP de Cáceres, Sección Primera, nº 621/2009, de 11 de febrero (LA LEY 25122/2009); SAP de Cáceres, Sección Primera, de 09/05/2001, nº

resoluciones que mantienen esta tesis. Tras reconocer la preferencia de la reparación *in natura*, advierte que la facultad de elección en la forma de hacer frente a la responsabilidad aquiliana no puede corresponder al agente productor del daño, disponiendo a tal efecto en su Considerando Segundo que:

“aun cuando la cuantía de la reparación del vehículo siniestrado pudiera ser superior al valor en venta que éste alcanzase en el momento de sobrevenir el accidente, ello no podría obligar al perjudicado a admitir que se le sustituya por otro de idénticas o similares características y estado de conservación, no sólo por la dificultad de encontrar en el mercado otro vehículo de ocasión de semejantes condiciones, por un precio justo y equitativo, y con la urgencia requerida para que no se resienta o entorpezca el desenvolvimiento de la industria a que aquél se dedicaba, sino también por los vicios o defectos ocultos que pudiera tener el adquirido y la falta de seguridad en cuanto a su ulterior funcionamiento, a parte (*sic.*) de la imposibilidad de calcular de antemano si el importe del arreglo superaría o no al de aquella adquisición, sobre todo cuando como ocurre en este caso, ambos valores se aproximan sensiblemente, como se da por acreditado en el quinto considerando de la sentencia de primer grado.”

Basándose en el contenido de esta sentencia, se ha ido conformando un cuerpo jurisprudencial que señala como carente de relevancia jurídica el hecho de que el importe de los daños sea superior al valor en venta del vehículo, por cuanto de no haberse producido el accidente, el dueño pudiera haber seguido utilizándolo sin impedimentos. Por ello, corresponde tan solo al dueño del vehículo optar entre que se le abone el precio del vehículo dañado o la cuantía de su reparación<sup>97</sup>.

La Audiencia Provincial de Madrid, en Sentencia de 16 de enero de 2020<sup>98</sup>, abraza la que considera es la posición mayoritaria de la jurisprudencia menor y dispone que “el perjudicado tiene derecho a obtener la reparación del perjuicio que le ha sido

---

125/2001 (LA LEY 92752/2001); SAP de Guipúzcoa, Sección Segunda, de 16/04/1998, nº recurso 2003/1998 (LA LEY 10929/1998); SAP de Jaén, Sección Tercera, de 22/06/2005, nº 136/2005 (LA LEY 140553/2005) y la SAP de Valencia, Sección Undécima, de 07/06/2017, nº 183/2017 (LA LEY 138598/2017) entre otras.

<sup>97</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Décima, de 26/11/2008, nº 713/2008 (LA LEY 270379/2008). Se remite a las SS.AA.PP. de Cádiz, Secc. 2.ª, de 13 de enero de 1995; de Palma de Mallorca, Secc. 3.ª, de 4 de abril de 1990; de Cantabria, Secc. 3.ª, de 5 de noviembre de 1993; y de Granada, Secc. 3.ª, de 4 de mayo y 27 de diciembre de 1994.

<sup>98</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Novena, de 16/01/2020, nº14/2020 (LA LEY 26205/2020).

irrogado a dicho vehículo reponiéndolo a su estado anterior al del siniestro, de modo que si efectivamente se repara el vehículo habrá de abonarse el importe de la reparación aunque suponga un precio superior al valor venal del mismo. Expresado de otra manera, aun existiendo una gran desproporción a la que la sentencia de instancia se refiere y que le ha servido de fundamento para rebajar dicha indemnización a la cantidad fijada de 5.135,75 euros, esta Sala considera que, en sede de indemnización de daños y perjuicios derivados de la circulación de vehículo de motor, la efectiva reparación del vehículo siniestrado constituye el criterio rector a la hora de fijar el importe indemnizatorio, que determinan la indemnización al perjudicado, y, en suma, la prevalencia plena del principio `restitutio in integran´ (sic.), ya mencionado". En este caso, el coste de reparación era casi 4 veces superior al valor venal.

Por su parte, la Audiencia Provincial de Valencia, en Sentencia nº 183/2017, de 7 de junio<sup>99</sup>, resuelve conceder la indemnización por el coste de reparación del vehículo accidentado en un supuesto en que dicho importe es de 12.326,86 euros y su valor venal es de 2.256,08 euros, es decir, la reparación es casi 6 veces mayor al valor de automóvil. Dicha resolución se fundamenta en que “es doctrina acogida por esta Sección (SS 17-9-03,16-1-04,24-2-05,16-1-06, 9-2-06...), la de que el fundamento en que se apoya la acción del artículo 1.902 del C.C., no es otro que el logro de la reparación por el perjudicado, es decir, su indemnidad, excluyente de cualquier daño en su acervo patrimonial; por tanto, si el vehículo de su propiedad ha sufrido un deterioro por la conducta de otro, lógico es pensar que la eliminación de ese mal hallará respuesta en la reposición del mismo a su estado anterior al momento del accidente en cuestión, pues únicamente a través de esa restauración se podrá afirmar que ha salido incólume, en su repercusión económica, de la colisión enjuiciada, lo cual no podría preconizarse caso de limitarse el resarcimiento al simple abono del valor en venta del vehículo damnificado, pues tal cantidad trocaría en ilusoria la posibilidad de su sustitución por otro de análogas características, al ser imposible su adquisición con el importe en que ha sido tasado.”

Es decir, bajo el argumento de la preeminencia de la reparación *in natura* como medio resarcitorio y “sin desconocer que con el valor venal del vehículo no se repara

---

<sup>99</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Undécima, de 07/06/2017, nº 183/2017 (LA LEY 138598/2017).

suficientemente el perjuicio sufrido por el perjudicado”, falla a favor del damnificado por el accidente, otorgándole por indemnización el coste de las reparaciones<sup>100</sup>.

La Audiencia Provincial de Huesca aplica este mismo criterio para afrontar los daños en vehículos, como deja patente en la Sentencia de 29 de marzo de 2019<sup>101</sup> al afirmar:

“Respecto al importe de los daños indemnizados, de acuerdo con lo declarado por esta Sala en otras ocasiones (por todas, la sentencia de 27 de febrero de 2014), no existe inconveniente alguno para que se conceda la cantidad total necesaria para la reparación del vehículo siniestrado, aunque el importe de dicha reparación sea superior a su valor venal o al de otro vehículo en idénticas condiciones, pues, habiéndose realizado la reparación, sólo así se consigue dar efectiva satisfacción a quien de otro modo vería mermado su patrimonio. Es decir, debe abonarse la cantidad desembolsada por el perjudicado para arreglar el vehículo hasta dejarlo en el ser y estado en que se encontraba con anterioridad al siniestro, aunque para ello sea necesario el empleo de piezas nuevas que sustituyan a las partes afectadas, con el sólo límite de que su coste no sobrepase el de un vehículo de la misma marca y modelo nuevo, por razones de economía social. De ello se infiere que quien ha reparado su vehículo tiene derecho, dentro de los límites que acaban de exponerse, a que se le satisfaga el importe de la reparación aun cuando éste supere el valor venal.”

Como vemos, son dos los presupuestos que mantiene la jurisprudencia para la aplicación de la tesis *integrata*: el primero, y como se ha dicho común para la concesión del coste de reparación, que se haya realizado efectivamente la reparación o concurra tal voluntad<sup>102</sup>; y el segundo, que la reparación no supere el coste de un

---

<sup>100</sup> Si bien hay que matizar que la reparación efectiva aún no se había producido, constando tan solo el presupuesto al que ascenderían las mismas. Por ello, la Audiencia otorga un plazo de 3 meses al damnificado para que proceda a su reparación, bajo el apercibimiento de que si no la lleva a cabo, la indemnización se reduciría hasta los 2.256,08 euros fijados en primera instancia como valor venal más valor de afección.

<sup>101</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca de 29/03/2019, nº 43/2019 (LA LEY 48744/2019).

<sup>102</sup> En este sentido la SAP de Cáceres, Sección Primera, nº 621/2009, de 11 de febrero (LA LEY 25122/2009) determina que: “tal doctrina únicamente debe de aparecer en aquellos supuestos en que se acredite que la reparación del vehículo ha sido real, es decir, que efectivamente se hubiera reparado, o al menos que se acredite de modo cumplido que la obra reparadora va a efectuarse, porque constituyendo la finalidad de la "restitutio in natura" el restablecimiento de la cosa damnificada al ser y estado que tenía antes de desencadenarse el evento dañoso, necesariamente habrá de justificarse bien que la reparación ha sido efectuada "ex ante" o bien que verdaderamente va a aplicarse la cantidad indemnizatoria a tal

vehículo nuevo de la misma marca y modelo. Algunas resoluciones, como la SAP de Madrid, Sección Vigésimoprimera, de 26/02/2019, nº 82/2019, añaden a estos, el requisito consistente en que la diferencia entre el coste de la reparación del vehículo siniestrado y el valor venal no sea tal que dé lugar a un abuso de derecho por parte del perjudicado<sup>103</sup>. La inclusión de este tercer presupuesto sitúa a estas resoluciones en un límite difuso entre las tesis *integrata* y *ecléctica*.

Frente a los alegatos que entienden que concurre enriquecimiento injusto a favor del perjudicado cuando se procede a abonar la reparación y que se enarbolan en contra de esta tesis, la jurisprudencia ha respondido que es la cantidad pagada por la reparación del vehículo la disminución que en el patrimonio del perjudicado provocó el accidente y que, por consiguiente, no es de recibo que tal indemnización suponga un enriquecimiento injusto, pues ningún enriquecimiento subyace en quien queda en la misma situación económica, con el vehículo en iguales condiciones que antes de sufrir el daño<sup>104</sup>.

Trayendo a colación lo ya tratado sobre la valoración del daño<sup>105</sup>, en concreto dentro de la *teoría de la diferencia*, y se recuerda que la finalidad última de la responsabilidad civil es reponer al perjudicado en la situación en la que se encontraría de no haber acontecido el accidente, obtenemos que esta tesis puede ser criticable. La reparación del vehículo se realiza con piezas que por lo general suelen ser nuevas - quitando aquellos casos en los que se repara haciendo uso de piezas de desguace o restauradas- con lo que se produce un beneficio para el perjudicado con la sustitución de tales piezas. En adición, de no haber ocurrido el evento dañoso, ese automóvil hubiera seguido circulando y acumulando kilómetros en su mecanismo, depreciándose más y más cada vez, debiendo realizársele el mantenimiento correspondiente. El vehículo, tras la reparación, va a encontrarse en un mejor estado del que se encontraría de no darse el

---

cometido, dado que de no ser así, quedaría al arbitrio del perjudicado destinar el "quantum" indemnizatorio a esa u otra finalidad diversa, que es cuando verdaderamente podría darse lugar a una situación de "enriquecimiento injusto" que no es posible amparar y que se hace posible prevenir."

<sup>103</sup> Haciéndose eco de la Sentencia de la AP de Madrid, Sección 12ª, de 26 de mayo de 2009 (ROJ: SAP M 7085/2009), para la cual es doctrina reiterada -siguiendo el criterio mayoritario de las Audiencias Provinciales- recogido, entre otras, en las sentencias de 2 de octubre de 2001, 4 de marzo y 30 de junio de 2003, 10 y 16 de marzo de 2005, y 15 de enero de 2007. En el mismo sentido la SAP de Barcelona Sección Decimotercera, de 11/03/2005, nº 150/2005 (LA LEY 58705/2005).

<sup>104</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Teruel de 30/01/2019, nº16/2019 (LA LEY 84345/2019). Fundamento Jurídico Tercero.

<sup>105</sup> Apartado II.1.2. *Teorías sobre la valoración del daño* del presente trabajo.

evento dañoso. Es decir, en contra de lo alegado en favor de esta tesis, no es del todo cierto que la reparación deje al damnificado incólume pues no queda en la misma situación económica. La única forma de que no existiera tal mejora es que se empleasen piezas en un estado de conservación similar a las que sustituyen, lo cual es en la práctica imposible de llevar a cabo.

A estos argumentos ha respondido en ocasiones la jurisprudencia menor<sup>106</sup> alegando que estas mejoras, en todo caso, serían ajenas a la voluntad del titular del vehículo, que se trata de algo inevitable y que tienen su origen inmediato en la acción ilícita del tercero obligado a reparar.

Si atendemos a la *teoría del daño concreto*, que como ya se dijo viene a determinar que el daño patrimonial es el perjuicio concreto experimentado por la persona en su patrimonio, por la pérdida o el menoscabo de determinados bienes patrimoniales, esta tesis *integrísta* puede tener mejor cabida. Como ha señalado la jurisprudencia menor, puede entenderse que el perjuicio efectivo sufrido por la víctima del accidente es el desembolso que se ha realizado para la reparación del automóvil. Sin embargo, no todo ese desembolso va destinado a la reposición al estado en que se encontraría el automóvil, sino que parte de él se corresponde con la sustitución de piezas antiguas por otras nuevas. En otras palabras, no todo el gasto en el que ha incurrido la víctima -o su aseguradora- se traduce en reposición, si no que parte se destina a la mejora inevitable del vehículo.

La aplicación de esta tesis del *daño concreto* se complica cuando nos encontramos con supuestos en los que aún no se ha llevado a cabo la reparación efectiva. Lo que se tendrá normalmente en estos casos es, a lo sumo, un presupuesto, cuya cuantía podría reflejar el menoscabo que en el patrimonio del perjudicado ha producido el accidente, aunque sin aportar certeza absoluta sobre el alcance de la indemnización que se otorgaría, pues en muchos casos no se corresponde con el coste final de las reparaciones.

---

<sup>106</sup> Por ejemplo la SAP de Albacete nº 402/2019, de 18 de octubre estima que procederá la reparación *in natura* “cuando realmente se haya reparado el vehículo, siempre que no haya siniestro total y que dicho importe no exceda del valor del mismo vehículo como nuevo, y ello con independencia de que pudiera generar una mejora en el estado del vehículo que, en todo caso, sería ajena a la voluntad de su titular.”

No estamos, por ello, ante una tesis pacífica, aunque como se viene adelantando, ninguna de las teorías que se irán enunciando lo van a ser, pues todas y cada una cuentan argumentos a favor y en contra.

2.2. *Tesis valorista. El valor en uso del vehículo como límite al enriquecimiento injusto.*

En contraposición a la teoría llamada *integrísta*, algunas Audiencias Provinciales minoritarias han adoptado una posición que aquí se denomina *valorista*, por la que se entiende antieconómica en todo caso cualquier reparación que supere el valor en uso del vehículo en cuestión, calculado este como el valor venal incrementado en un porcentaje que varía habitualmente entre el 20 y el 50 por ciento.

La Sentencia de la Audiencia Provincial de las Islas Baleares nº 44/2019, de 5 de febrero<sup>107</sup>, desarrolla esta tesis en los siguientes términos:

“Tal y como ha venido reiteradamente considerando esta Sala en una línea esencialmente concordante con las otras Secciones de ésta, y de otras, Audiencias Provinciales (Por ej.: Audiencia Provincial de Baleares, Sección 3ª, sentencia núm. 481/2002, de 19 de septiembre de 2002 ; sentencias de la Secc. 4ª núms. 498/2006, de 12 de diciembre de 2006 y 23 de febrero de 2010 -rollo nº 356/09 -), en el marco de una economía de mercado, como la que impera en nuestro ámbito de actuación, resulta antieconómico proceder al arreglo de un vehículo accidentado cuando el importe de reparación es superior al valor venal del mismo incrementado en un determinado porcentaje de ajuste, el cual viene a determinarse en torno al 20%; porcentaje este último que se considera oportuno añadir al valor venal por entender que el valor de uso supera normalmente al valor de tasación venal de un automóvil. Cabe observar, no obstante, como excepción a dicha interpretación general, bien que la diferencia entre ambos valores -valor de reparación y valor venal más el 20%- sea irrelevante, en cuyo caso puede ocasionalmente admitirse la exigibilidad en juicio del valor de reparación, o bien que el automóvil en cuestión pueda resultar susceptible de especial consideración, al acreditarse en autos una justificada afección personal de su titular en virtud de alguna

---

<sup>107</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Les Illes Balears, Sección Tercera, de 05/02/2019, nº 44/2019 (LA LEY 9819/2019).



circunstancia que debería probarse solventemente, sin que quepa, por lo tanto, a este respecto la mera alegación de parte.”

Esta tesis viene a criticar uno de los cimientos de la teoría *integrata* al exponer que encontrándonos en el marco de una economía libre de mercado en el que existe un mercado de vehículos de segunda mano bien surtido no cabe alegar, de manera genérica, que exista una especial dificultad para encontrar otro vehículo similar que sustituya al dañado. Por lo general, el mercado de ocasión está siempre abastecido de vehículos de características y marcas usuales, con lo que encontrar en él un vehículo de similar entidad no debe suponer un obstáculo insalvable para el perjudicado.

Es cierto que pueden darse casos en los que por la antigüedad, estado de conservación, características, prestaciones o escasez de un automóvil en cuestión sea muy difícil o imposible encontrar un sustituto por un precio y en un periodo de tiempo razonables. Por ejemplo la SAP de Lleida de 28 de mayo de 1993 (AC 1993/1282)<sup>108</sup> establece que “[l]a solución contraria, por contra, impedirá al actor el uso de un vehículo como su Citroën 2CV de sólo moderada antigüedad (doce años) y de análogo es, a tenor de los actuales modelos comercializados, absolutamente imposible en extremos como amplitud, consumo, suspensión, tamaño del maletero y número de puertas, capota abatible y gastos de mantenimiento, siendo el mercado de segunda mano de los mismos casi inexistente en oferta, situando al perjudicado en la tesitura de, o bien pagar de su bolsillo la diferencia entre lo abonado por la Compañía de Seguros de quien por su imprudencia causó los daños o bien renunciar al uso del coche o cambiarlo forzosamente a un modelo de remoto parecido cuyo coste sería siempre superior a un millón de pesetas.”

Por ello, se entiende necesaria la inclusión de una excepción más a esta tesis, más allá de la concurrencia de una especial afección por el objeto en cuestión, que prevea estos casos en los que no puede encontrarse en el mercado un sustituto.

---

<sup>108</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Lleida, Sección Primera, de 28/05/1993 (ARANZADI AC 1993/1282).

Por su parte, la más antigua Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos de 2 de mayo de 1994<sup>109</sup> desarrolla esta tesis, añadiendo al argumento del marco económico actual, la consideración de los automóviles como bienes fungibles. Así:

“El artículo 1902 del Código Civil obliga a reparar el daño causado a otro por acción u omisión culposa, debiendo entenderse por daño el importe de todos los daños y perjuicios ocasionados, pero sólo de los efectivamente causados. Tratándose de daños sufridos por automóviles, ha de estarse, en principio, al importe de su reparación, pero dado que este tipo de bienes sufre una importante desvalorización con el tiempo, el importe de la indemnización no puede nunca superar el valor venal del vehículo al tiempo del accidente, pues, en otro caso, y salvo que se acredite que el automóvil tuviese mayor valor por otros motivos, se produciría un enriquecimiento injusto por parte del perjudicado, que vería incrementado su patrimonio en el exceso sin justificación alguna, a no ser la comprensible pero no amparable voluntad de seguir utilizando la misma cosa, y no otra, que la que venía utilizando hasta el momento del accidente, no obstante lo cual, y atendiendo a los perjuicios que se derivan para el agraviado al verse obligado a cambiar de vehículo, ha de añadirse a aquella indemnización por el valor en venta del vehículo, otra en concepto de valor de afección, que viene siendo cifrada en el 20% del importe de aquélla.

Lo anteriormente expuesto es incluso aplicable en aquellos supuestos en que el vehículo siniestrado haya sido reparado efectivamente por su propietario, pues es obvio que si la reparación resulta antieconómica, y debe serlo tanto para el propietario como para el causante del daño, si, a pesar de ello, opta aquél unilateralmente por realizar tal reparación, sólo él debe asumir el exceso que ello supone sobre el valor en venta del vehículo, una vez sumado al mismo el citado 20%, pues no cabe olvidar que, a éstos efectos, y salvo que se demuestre otra cosa, un automóvil es una cosa fungible, en el sentido de sustituible por otra de la misma especie y calidad, de tal modo que incluso la verdadera «restitutio in natura» no consistiría en estos casos en la obligación de reparar el vehículo, sino en la de entregar otro de las mismas características.”

---

<sup>109</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos, Sección Segunda, de 02/05/1994. Rollo de Apelación nº 218/1994 (ARANZADI AC 1994/1720).

Partiendo de la base de que los automóviles son, por lo general, bienes fungibles, discute que la verdadera restitución *in natura* deba ser siempre la reparación del vehículo, entendiendo que si esta supera el valor venal más un 20%, y no se acredita de otra forma que el valor en venta del vehículo sea superior, la obligación del agente causante del daño será la de entregar otro vehículo de las mismas características -o su valor en el mercado- y no la de reparar el vehículo – o costear tal reparación-.

Como puede apreciarse, las diferencias entre las tesis *integrata* y *valorista* son tanto puramente jurídicas como referidas a los valores de referencia para la fijación de la indemnización. Es decir, existe un motivo de fondo consistente en que la tesis *valorista* sostiene que a consecuencia del carácter fungible de los automóviles el causante del daño tiene la obligación de entregar otro objeto de las mismas características, mientras que la para la posición *integrata* la reparación *in natura* se asocia necesariamente y sin excepciones – salvo la falta de reparación y que el coste sea menor que el de un vehículo nuevo- con la reparación del vehículo dañado.

Respecto de los valores referencia que toman ambas tesis, y que se traduce también en un problema de fondo, para la *integrata* el valor central lo constituye el coste de reparación, pues se entiende que este es el real menoscabo del patrimonio de la víctima, y cualquier indemnización por debajo del mismo va a suponer un empobrecimiento del perjudicado, y por tanto la vulneración del principio informador de toda la responsabilidad civil como es el de la *restitutio in integrum*.

La *valorista* pone el foco en el llamado valor en uso, que las resoluciones que la siguen suelen fijar en el valor venal más el 20%. Es admisible por cuanto la definición clásica del concepto de daño patrimonial atiende al valor de mercado de los elementos dañados o perdidos<sup>110</sup>. Si bien se entiende que existe aquí una disfunción evidente, y es que el valor venal, como ya se ha dicho, no se corresponde con el valor de mercado de un vehículo<sup>111</sup>. Poner el foco en el valor venal, aunque aporte seguridad jurídica por

---

<sup>110</sup> Vid. lo referido en el apartado del daño patrimonial: “Los daños patrimoniales o económicos pueden definirse como aquellos que afectan a la esfera del patrimonio del perjudicado, entendido como conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial. Son daños evaluables económicamente por referencia al valor que el bien tiene en el mercado.”

<sup>111</sup> Por ejemplo, en la SAP de Alicante nº269/2019, de 9 de mayo se fija el valor venal del vehículo en 4.270 euros (el perito de la demandada lo reduce a 3.843 por tratarse de un coche de empresa) mientras

tratarse de una cantidad objetiva, supone desatender el propio concepto de daños patrimoniales y su valoración, ya que con frecuencia va a resultar que ni aumentándose este en un 20% llegue a alcanzar el valor de mercado, con lo que se genera una infravaloración del daño y el subsiguiente empobrecimiento de la víctima.

Es esta la principal crítica que puede hacerse contra tal posición jurisprudencial. Si bien se basa en una fundamentación jurídica sólida que puede ser más o menos compartida, es en su aplicación práctica, y en los valores tomados como referencia para fijar el *quantum* indemnizatorio, donde su eficacia decae. El reconocimiento de una indemnización que se fija en el valor venal aumentado en un porcentaje variable - aunque como se ha visto en las dos resoluciones traídas a colación se fija en el 20%- conlleva la posibilidad, que en muchos casos se manifiesta en realidad<sup>112</sup>, de que tal indemnización suponga un empobrecimiento de la víctima del ilícito y la consiguiente persistencia del daño, en cuanto no alcance la entidad suficiente para poder sustituir el vehículo dañado por otro de características similares. Esta posibilidad viene dada porque el valor venal se traduce en el valor de venta del vehículo en el mercado de ocasión, no a su valor de compra, como ya se advirtió anteriormente. Esto va a conllevar necesariamente que no se alcance la indemnidad del perjudicado, vulnerándose por tanto el principio de reparación íntegra predicable de la institución de la responsabilidad civil extracontractual.

### 2.3. Tesis ecléctica o intermedia.

La tesis *ecléctica* o *intermedia* es la posición jurisprudencial mayoritaria, por delante tanto de la tesis *integrata* como de la minoritaria *valorista*. Se trata de una tesis que, como su propia denominación indica, se encuentra en el punto medio entre ambas, con el fin último de enmendar las críticas que sobre una y otra se vierten.

---

que su valor en el mercado de ocasión oscila entre los 7.000 y los 8.000 euros (entre un 64% y un 87% más que el valor venal).

<sup>112</sup> Por poner algunos ejemplos, esta indemnización devendría insuficiente en el supuesto resuelto por la SAP de Pontevedra, nº497/2020, de 28 de septiembre, dado que el valor de mercado de un coche similar es de 1.150 euros y su valor venal es de 554,82 euros, que aumentando en un 20% llegaría a los 665,75 euros.

Tampoco sería suficiente en el supuesto enjuiciado en la SAP de Navarra nº 505/2019, de 10 de octubre, porque el valor venal de vehículo era de 1.400 euros (que incrementado en un 20% por ciento resultaría 1.680 euros y en un 50% 2.100 euros) y su valor de mercado alcanzaría los 4.898,57 euros.

De manera resumida, reconoce la prevalencia de la reparación del vehículo dañado como medio idóneo y preferente para alcanzar la indemnidad de la persona perjudicada, lo que comparte con la tesis *integrista*. Asimismo, reconoce que la indemnización por el coste de la reparación sólo será concedida si ya se ha llevado a cabo o existe una voluntad inequívoca de hacerlo. Pero difiere en el segundo de sus requisitos, pues la tesis *intermedia* estima que no procederá abonar el coste de reparación cuando exista una diferencia desorbitada, manifiestamente desproporcionada o antieconómica entre dicho coste y el valor venal del vehículo. Algunas resoluciones<sup>113</sup> añaden también el requisito consistente en que la reparación no alcance a rebasar el precio de adquisición del mismo vehículo o la reposición de otro idéntico.

Son numerosas<sup>114</sup> las resoluciones judiciales de las Audiencias que se adhieren a la misma, pero se citará la SAP de Pontevedra nº 227/2020, de 21 de mayo<sup>115</sup>, por ser, además de reciente, una resolución que condensa perfectamente los postulados de esta tesis.

Como justificación de la prevalencia de la reparación sobre otras formas de resarcimiento del daño, la Sentencia establece que el “[p]unto de partida necesario de las consideraciones que siguen es la afirmación de que la finalidad perseguida por el art. 1902 del Código Civil, en cuanto básico precepto regulador de la culpa extracontractual, es la de reparar los daños causados al perjudicado, procurando en la medida de lo posible quede indemne, o lo que es lo mismo, en idéntica situación a la que estaba antes del acaecimiento del evento dañoso, razón por la que en principio, y por lo que se refiere a daños materiales ocasionados en vehículos de motor, hay que estimar legítima la pretensión del perjudicado de que se le indemnice en la cantidad necesaria para devolver el vehículo dañado al estado que tenía con anterioridad al siniestro, y ello aun cuando el importe de la reparación venga a superar considerablemente el valor venal del móvil, siempre que no alcance a rebasar el precio de adquisición del mismo o de

---

<sup>113</sup> Como la SAP de Pontevedra nº 295/2019, de 22 de mayo, ya citada.

<sup>114</sup> Por enumerar algunas de las analizadas, la SAP de Madrid nº 221/2020, de 15 de julio; SAP de A Coruña nº 241/2005, de 30 de julio; SAP Asturias nº 344/2014, de 23 de diciembre; SAP de Granada nº 23/2017, de 3 de febrero; SAP de Murcia nº 87/2007, de 20 de marzo; SAP Ourense nº 342/2011, de 26 de septiembre; SAP La Rioja nº 266/2005, de 17 de octubre; SAP Zamora nº 30/2004, de 26 de junio; SAP Navarra nº 127/2012, de 23 de mayo; SAP Navarra nº 505/2019, de 10 de octubre, entre otras.

<sup>115</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección Primera, de 21/05/2020, nº 227/2020 (LA LEY 53996/2020).

reposición de otro idéntico, y asimismo se justifique por el titular del vehículo el haber procedido a su arreglo o, cuando menos, que tiene voluntad real y firme de repararlo.”

A pesar de decantarse por el criterio de la concesión del coste de las reparaciones, no comparte plenamente los postulados de la *tesis integrista* y matiza que “la cuestión debe resolverse aplicando el segundo de los criterios relacionados o de la "restitutio in natura", pero no en su acepción pura y acrimónica, sino perfilándolo a través de algunos factores de corrección, de forma que procederá la "restitutio in natura", aunque el importe de reparación exceda el valor venal, siempre que concurren dos presupuestos: primero, que la reparación haya sido real, es decir, que efectivamente se haya verificado o, al menos, se acredite de modo cumplido que la obra restauradora va a efectuarse, porque, constituyendo la finalidad de la "restitutio in natura" el restablecimiento de la cosa damnificada al ser y estado que tenía antes de desencadenarse, el evento dañoso necesariamente ha de justificarse, bien que la reparación ha sido efectuada "ex ante", bien que verdaderamente va a aplicarse a tal fin la suma concedida, y es que, de no ser así, quedaría al libre arbitrio del perjudicado destinar el "quantum" resarcitorio a esa u otra finalidad diversa, con lo que podría producirse una situación de enriquecimiento injusto, que no es posible amparar, y se hace preciso prevenir; y, segundo, que entre el coste de la reparación y el valor del vehículo no se aprecie una desproporción irrazonable, toda vez que la indemnización tampoco puede quedar al mero capricho del perjudicado."

Este factor de corrección aplicable en los supuestos en que se evidencie una desproporción entre los costes de reparación y el valor venal se fundamenta en que tal “desproporción revela que la reparación, además de antieconómica, hubo de traducirse en un notable incremento del valor del vehículo con respecto al que le correspondería en su estado anterior”. Añade como argumentos que en estos casos “la indemnización no puede venir configurada por el valor de reparación, por cuanto ello supondría, por un lado, un sacrificio desmedido para el causante del daño, que sobrepasaría el ámbito de su deber de reponer y reparar, y, por otro lado, para el perjudicado implicaría, bien la obtención de un beneficio injustificado -al obtener un importe superior al valor del objeto del que se desprendió-, bien la recuperación de la cosa en un estado o situación y con un valor económico mejorado respecto del que tenía en el momento de producirse el daño”.

Como sustento jurisprudencial de esta postura, las resoluciones de las Audiencias suelen citar la Sentencia del Tribunal Supremo nº347/1996, de 24 de abril<sup>116</sup>, en concreto parte del Fundamento de Derecho Terceero, que viene a enunciar lo siguiente:

“Consta en las actuaciones por las periciales practicadas que el valor venal del vehículo propiedad del actor es de aproximadamente SEISCIENTAS MIL (600.000) PESETAS, mientras que su coste de reparación supera el MILLON QUINIENTAS MIL (1.500.000) PESETAS, por lo que la negativa de la entidad recurrente a sufragar la reparación del vehículo se hallaba plenamente justificada y amparada por la llamada teoría intermedia, según la cual en los supuestos en que el valor de reparación de un vehículo sea muy superior al venal, será éste el que sirva para fijar la correspondiente indemnización, incrementándolo en cantidad necesaria para cubrir los gastos de adquisición de otro vehículo de similares características y el posible valor de afección si lo hubiere”<sup>117</sup>.

Algunas Salas de las Audiencias Provinciales añaden al argumento de lo antieconómico de la reparación, el abuso de derecho en que se incurriría de admitirse que se indemnizara por su importe. Así lo justifica la Audiencia Provincial de Barcelona<sup>118</sup>, cuando expone que “este principio de la admisión del importe de reparación cede cuando la discordancia entre el valor del vehículo y el coste de la reparación es tal que conduce a calificar la reclamación del importe de ésta como abusiva o antisocial; de otro modo nos encontraríamos ante la plena aplicación de la teoría del abuso del derecho o ante un ejercicio antisocial del mismo, actos que quedan vetados por el art. 7.2 del CC, considerando objetivamente la pretensión como injusta o antisocial, con independencia de la concreta intención del reclamante de perjudicar al obligado al pago, intención esta que habitualmente no se dará”.

---

<sup>116</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 24/04/1996, nº347/1996 (CENDOJ ECLI:ES:TS:1996:2467).

<sup>117</sup> Cabe decir que este párrafo es copia del contenido de la Sentencia de la Audiencia Provincial recurrida ante el Tribunal Supremo dentro de un procedimiento de declaración de error judicial, y no de manifestaciones propias del Alto Tribunal. Aunque en el resto el TS no se opone ni matiza tales afirmaciones, tampoco las hace suyas, pues no se trata de un recurso de casación en el que se puede fijar nueva doctrina o refrendar la ya existente, sino de un proceso sobre declaración de error judicial previsto en el artículo 293 de la LOPJ, cuyo único objeto lo constituye la declaración de la existencia de tal error. Por todo ello se entendía necesaria esta aclaración, a fin de que su contenido sea tomado con cautela.

<sup>118</sup> En la SAP de Barcelona, Sección Decimotercera, de 17/04/2007, nº 185/2007 (LA LEY 113322/2007).

También se apela en ocasiones a la buena fe, en el sentido de entender contrario a tal concepto la imposición a la parte obligada a la reparación del daño un sacrificio desmesurado<sup>119</sup>.

### 2.3.1. Desproporción manifiesta entre coste de reparación y valor del vehículo. Escasez de criterios objetivos.

Pero ¿en qué casos entiende la jurisprudencia que la diferencia entre el valor venal del vehículo y los costes de su reparación es desproporcionada?

Pocas son las resoluciones en las que se encuentra algún criterio objetivo que determina cuándo estamos ante una reparación manifiestamente desproporcionada. La mayoría de sentencias de las Audiencias no fijan ningún porcentaje o cifra mediante la que valorar la desmesura del coste de reparación, dejando al análisis de la pura casuística la determinación de si concurre o no tal condición.

El fundamento de esta indefinición se encuentra en que existen supuestos en que al vehículo dañado se le asigna un valor venal escaso, que en ocasiones no llega a los 100 euros. Al tratarse de una cuantía tan baja, una reparación de tan solo 200 euros ya lo doblaría –que puede ser fácilmente lo que un taller facture por realizar el mantenimiento habitual- por lo que objetivar la desproporción por ejemplo al doble del valor venal sería, en estos supuestos, contraproducente. Aunque objetivamente pueda decirse que tal diferencia es manifiestamente desproporcionada, si se atiende a las circunstancias del caso y los principios de proporcionalidad y reparación íntegra, una diferencia de tan solo 100 euros no va a suponer un enriquecimiento de la víctima, ni una mejora *sustancial* de la condición del vehículo que es reparado. Y semejante problema, pero a la inversa, surge en casos en que el valor venal del vehículo siniestrado sea muy alto, ya que la diferencia relativa no va a resultar desproporcionada si aplica dicho porcentaje, pero la cantidad absoluta puede ser muy elevada y, por ende, desproporcionada.

---

<sup>119</sup> La SAP de Pontevedra, Sección Primera, de 21/05/2020, nº 227/2020 dispone en su Fundamento Cuarto que “[e]n atención a que el pleno resarcimiento de la actora-titular del vehículo dañado es de estimar también posible a través de la concesión de una indemnización que le permita la sustitución con garantías del vehículo accidentado por otro similar, sin imponer a la parte responsable/obligada a la reparación del daño un sacrificio desmesurado, en contra de las exigencias de la buena fe que deben ser observadas por las personas en el ejercicio de sus derechos (art. 7 CC).”



Sin embargo, pueden encontrarse resoluciones en que se dan pautas objetivas a las que remitirse para determinar si el importe de la reparación es manifiestamente desproporcionado o no. La Audiencia Provincial de Navarra, por ejemplo, determina que debe entenderse manifiestamente desproporcionada la reparación siempre que sea un 100% superior al valor venal de vehículo<sup>120</sup>. Otras resoluciones<sup>121</sup> reducen este porcentaje hasta situarlo este en el 50%, en consonancia con la doctrina a la que parece apuntar el Tribunal Supremo en la ya mencionada Sentencia nº347/1996, de 24 de abril y que queda confirmada por la Sentencia de la Sala Segunda, de lo Penal, de 28 de mayo de 1999, nº 833/1999<sup>122</sup>, en la que se establece como razonable incrementar el valor venal en un 50% “para incorporar tanto el valor de afección, como la notoria discordancia de los precios de compra y venta en el mercado de vehículos usados, atendiendo a las circunstancias de cada caso.” Es decir, realizando una interpretación *contrario sensu* se entiende por las Audiencias que toda reparación que exceda del valor venal aumentado en un 50% es desproporcionada por antieconómica.

### 2.3.2. Diversidad de métodos para el cálculo de la indemnización. Valor venal o valor de mercado como referencia.

Una vez analizados los presupuestos de la *tesis intermedia o ecléctica* cabe preguntarse qué indemnización procederá otorgar al perjudicado en el supuesto en que no se admita resarcir los costes de reparación, ya sea porque no se ha realizado, no se va a realizar o existe una manifiesta desproporción con el valor del vehículo.

La respuesta, como en prácticamente todo lo concerniente al supuesto tratado, no es ni mucho menos única. Existen gran diversidad de criterios entre las Audiencias Provinciales, siendo incluso imposible distinguir si alguna de las opciones que se

---

<sup>120</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, de 10/10/2019, nº 505/2019. LA LEY 193268/2019. Textualmente: “Debe entenderse que el valor de reparación es manifiestamente desproporcionado al valor venal, siempre que suponga un porcentaje de desviación superior al 100% del valor venal, ya que en tales casos más que ante una reparación del vehículo, se estaría en presencia de una auténtica reconstrucción del mismo.”

<sup>121</sup> Por ejemplo, la SAP de A Coruña nº 241/2005, de 30 de junio o la SAP de Segovia nº 93/2005, de 20 de mayo.

<sup>122</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, de 28/05/1999, nº 833/1999 (ARANZADI RJ 1999, 3563).

proponen son mayoritarias o no, puesto que existen contradicciones incluso dentro de las mismas Salas.

Dicho esto, procede enumerar los diversos métodos de cálculo a los que acuden las Audiencias Provinciales en los supuestos en que no se concede el importe de las reparaciones.

En primer lugar, encontramos aquellas sentencias en las que se otorga una indemnización por el valor venal, incrementado en un porcentaje variable, en concepto de valor de afección, lo que se conoce, como ya se dijo, por el valor en uso. Así, las Sentencias de la AP de Granada nº 23/2017, de 3 de febrero<sup>123</sup>, nº 507/2001, de 11 de septiembre<sup>124</sup> la fijan el valor venal más un 30%. La SAP de Murcia nº 87/2007, de 20 de marzo<sup>125</sup> concede el valor venal incrementado en un 100%, mientras que la SAP de Segovia nº 93/2005, de 20 de mayo<sup>126</sup>, así como la SAP de Valencia nº 666/2006, de 15 de noviembre<sup>127</sup>, conceden el valor venal incrementado en un 50%.

En segundo término, atendemos con las resoluciones que adoptan la solución de indemnizar por el valor de mercado del vehículo incrementado por un porcentaje en concepto de precio de afección. Así, la SAP de Madrid, nº 221/2020, de 15 de julio<sup>128</sup> resuelve indemnizar por el valor de mercado incrementado en un 50%. La SAP de Navarra nº 505/2019, de 18 de junio<sup>129</sup> otorga a la víctima el valor de mercado más un 20%. La SAP de A Coruña nº 241/2005, de 30 de junio<sup>130</sup> concede el valor de mercado más un 30%.

---

<sup>123</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 03/02/2017, nº 23/2017 (LA LEY 51170/2017).

<sup>124</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 11/08/2001, nº 507/2001 (LA LEY 158747/2001).

<sup>125</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, Sección Quinta, de 20/03/2007, nº 87/2007 (LA LEY 107650/2007).

<sup>126</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Segovia, Sección Primera, de 20/05/2005, nº93/2005 (LA LEY 114279/2005).

<sup>127</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Séptima, de 15/11/ de 2006, nº 666/2006 (LA LEY 242858/2006).

<sup>128</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Decimonovena, de 15/07/2020, nº 221/2020 (LA LEY 123719/2020).

<sup>129</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, de 10/10/2019, nº 505/2019 (LA LEY 193268/2019).

<sup>130</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Cuarta, de 30/06/2005, nº241/2005 (LA LEY 147280/2005).

En tercer lugar, tenemos las resoluciones que al valor venal o valor de mercado incrementado en un porcentaje le restan el valor de los restos del vehículo. A este valor que se obtiene por la venta a un desguace de los restos del vehículo siniestrado, se refiere con carácter general la SAP Burgos, Sección 2ª, de 27 de febrero de 2007 (recurso nº 464/2006)<sup>131</sup>, y exige la venta concreta de los mismos para ser descontados de la cantidad a indemnizar, “si los restos del vehículo tenían un valor, independientemente de que la actora haya dispuesto de los mismos en forma tal que le haya reportado o no una utilidad, procede descontar su importe del valor del vehículo, pues se ha de indemnizar el valor real del perjuicio producido por el accidente”. Ahora bien, se exige que el perjudicado realmente haya dispuesto de dichos restos y por lo tanto haya cobrado una cantidad por los mismos. Como recoge la SAP de La Rioja, de 17 de abril de 2009 (recurso nº 22/2008)<sup>132</sup>, “no consta que haya el actor obtenido beneficio alguno por el valor de los restos del vehículo siniestrado que pudiera afectar al importe que ha de desembolsar para la adquisición de otro vehículo semejante.” Son ejemplos de resoluciones que aplican este criterio la SAP de Asturias nº 344/2014, de 23 de diciembre<sup>133</sup> -opta por el valor de mercado incrementado en un 25% disminuido por el valor de los restos-; la SAP de La Rioja nº 260/2012, de 13 de julio<sup>134</sup> -valor venal más un 40% menos el valor de restos-; o la SAP de Barcelona nº 18/2019, de 18 de enero<sup>135</sup> -que concede el valor venal incrementado en un 50% y restado el valor de restos-.

En cuarto lugar, aparecen las sentencias que resuelven otorgar una indemnización que se corresponde con un valor intermedio entre el venal y el coste de las reparaciones, con lo que el valor de afección no viene referido como un porcentaje que se añada al valor venal o de mercado, sino como el exceso que se otorga sobre estos

---

<sup>131</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos, Sección Segunda, de 27/02/2007, nº88/2007 (LA LEY 103942/2007).

<sup>132</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja de 17/04/2009, nº 129/2009 (LA LEY 59854/2009).

<sup>133</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, Sección Sexta, de 23/12/2014, nº 344/2014 (LA LEY 214483/2014).

<sup>134</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja, Sección Primera, de 13/07/2012, nº 260/2012 (LA LEY 124720/2012).

<sup>135</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimotercera, de 18/01/2019, nº 18/2019 (LA LEY 1977/2019).

valores. La reciente SAP de Navarra nº 390/2020, de 4 de junio<sup>136</sup> concede la media entre el valor venal y el coste de reparación.

Destacable es en este punto la SAP de Zamora, nº 30/2004, de 26 de junio<sup>137</sup>, por el método que utiliza para determinar la indemnización a conceder. Así, expone el Tribunal que “cuando se trate de daños materiales cuya reparación haya sido efectuada y sea muy superior al valor venal del vehículo, el criterio utilizado y puesto de relieve en reiteradas ocasiones (Sentencias de 16 de marzo de 2000, referida por los codemandados en su escrito de contestación, y también en las de 18 de marzo, 12 de junio, 28 de mayo de 2002 y 26 de febrero de 2003) es el de que la indemnización coincida con la media aritmética entre el valor venal y el de reparación, es decir el resultado de sumar ambas cifras y dividir entre dos.

No obstante, cuando la diferencia entre dicha media aritmética y el valor de reparación sea inferior al 30% de la misma media, es decir se aproximen notoriamente ambos valores, el importe de la indemnización coincidirá con el valor de reparación.”

Es decir, se calcula la media entre el valor venal y el coste de reparación. Después se comparan el coste de reparación con dicha media, y si no es más de un 30% superior a dicha media, se concede el importe de las reparaciones. Si lo supera, se opta por la otorgar la cuantía que refleja la media aritmética.

En quinto lugar, existen sentencias que en lugar de poner el foco en el valor venal o en el de mercado, lo ponen en el coste de las reparaciones. La SAP de Albacete nº 402/2019, de 18 de octubre<sup>138</sup>, tras argumentar que la concesión del valor venal incrementado en un porcentaje resulta insuficiente, opta por “indemnizar el valor de reparación reducido en un porcentaje tal que impida que el siniestro pueda transformarse en un enriquecimiento de cualquier clase para el perjudicado, ponderando la desproporción entre el valor venal y el importe de la reparación. Aplicada dicha regla

---

<sup>136</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, de 04/06/2020, nº 390/2020 (LA LEY 176359/2020).

<sup>137</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Zamora, de 26/01/2004, nº30/2004 (LA LEY 21483/2004).

<sup>138</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Albacete, Sección Primera, de 18/10/2019, nº 402/2019 (LA LEY 166855/2019).

al caso que nos ocupa, y teniendo en cuenta la antigüedad del vehículo, entiendo que procede aplicar una reducción del 50% al importe de reparación.”

Por último y en sexto lugar, hay resoluciones, aunque muy escasas, que acuerdan conceder una indemnización a tanto alzado. Es el caso de la SAP de Lugo nº 307/2019, de 30 de mayo<sup>139</sup>, que acuerda incrementar la indemnización que se otorgó en primera instancia hasta los 2.500 euros, importe que justifica “en que viene a corresponderse, de forma aproximada, con el valor de mercado del vehículo de conformidad con la documentación aportada con la demanda consistente en varios anuncios obrantes en diferentes páginas web en relación con vehículos de parecidas características al del demandante, tratándose aquellos 2.500 euros del valor medio aproximado de mercado entre los diferentes anuncios aportados”.

#### **IV. LA SENTENCIA DE PLENO DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO Nº 420/2020, DE 14 DE JULIO.**

##### **1. Resumen e *iter* procesal**

La Sentencia de Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo nº 420/2020, de 14 de julio tiene por objeto el recurso de casación interpuesto frente a la Sentencia 23/2017, de 3 de febrero dictada en apelación por la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Granada.

El recurso de casación se fundamenta en que la resolución objeto de recurso resuelve puntos y cuestiones sobre los que existe jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales, denunciando la infracción del artículo 1902 CC en relación a la reparación *in natura* y el enriquecimiento injusto. Y efectivamente es así. La pretensión de la parte actora solicitando la reparación del vehículo cuando esta supera su valor venal ha sido objeto de ingente jurisprudencia menor contradictoria, y de no menos doctrina. Se trata de una problemática habitual y aún sin resolver.

---

<sup>139</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Lugo, Sección Primera, de 30/05/2020, nº 307/2019 (LA LEY 98037/2019).

El supuesto de hecho es el que sigue: el demandante ejercita la acción de responsabilidad civil extracontractual al amparo del art. 1902 CC como consecuencia de la colisión producida el 20 de diciembre de 2013 entre el turismo de su propiedad con el vehículo que conducía la codemandada. Dicha colisión tuvo como causa que el automóvil de la demandada invadió el carril contrario a su sentido de marcha, provocando una colisión frontal entre ambos coches. La demanda también se dirigió contra la compañía aseguradora de la causante del siniestro.

En la demanda se pretendía la condena solidaria a ambos demandados a abonar la reparación del daño sufrido en el vehículo propiedad de la parte actora, así como la cantidad adicional de 7.828,63 euros en concepto del alquiler de un vehículo de sustitución.

El vehículo siniestrado no había sido reparado aún y se aportaron al proceso justificantes documentales de los gastos de alquiler de los vehículos de sustitución, que utilizó el demandante para desplazarse a Motril –Granada- y de esta manera asistir a un curso de formación profesional en el que estaba matriculado, siendo el importe devengado por tal concepto hasta el 8 de mayo de 2014 de 2947,84 euros. La compañía demandada ofertó al actor, con fecha 5 de mayo de 2014, una cantidad de dinero, superior a su valor venal, para la adquisición de otro vehículo, que fue rechazada, al exigir el actor la reparación de su vehículo.

Las codemandadas se opusieron a tal pretensión negando la responsabilidad de la conductora en la génesis del daño. Subsidiariamente, se argumentó el carácter antieconómico de la reparación solicitada, al superar con creces el valor de un vehículo de similares características al tiempo de ocurrir el siniestro. También se opusieron al abono de los gastos de alquiler de un vehículo de sustitución en tanto el demandante supo a los tres días del accidente que el vehículo había sido declarado siniestro total y que, por lo tanto, no procedía su reparación.

### *1.1. La sentencia de primera instancia.*

La sentencia de primera instancia de 30 de mayo de 2016 dictada por el Juzgado de Primera Instancia nº 3 de Motril estimó íntegramente la demanda por entender que,

una vez acreditada la responsabilidad de la conductora demandada, la reparación del daño, cualquiera que fuera su importe, constituye la solución resarcitoria preferente, aun cuando la cuantía de la reparación pudiera ser superior a su valor venal. En consecuencia, concluyó que procedía la condena postulada sin que ello supusiera ningún tipo de enriquecimiento injusto, toda vez que lo que se solicitaba era la efectiva reparación de su automóvil y no el importe de esta.

En cuanto a los gastos de alquiler se estimó igualmente la pretensión de la actora, con fundamento en la necesidad de reponer al perjudicado en la situación en que se encontraría de no haber mediado el evento dañoso y dado que la necesidad de tal desembolso se justificaba en que precisaba de ese vehículo para el desarrollo de su actividad personal.

Por todo ello, condenó solidariamente a las codemandadas a la reparación del vehículo del actor y al abono de la cantidad de 14.611,66 euros correspondientes a las mensualidades vencidas en concepto de gastos de alquiler.

### *1.2. La sentencia de segunda instancia.*

Frente a la resolución del Juzgado de Primera Instancia las codemandadas interpusieron sendos recursos de apelación. Como se ha dicho, el recurso fue resuelto por Sentencia nº 23/2017, de 3 de febrero de la Sección Cuarta de la Audiencia Provincial de Granada. Someramente, la sentencia estimó parcialmente los recursos y, revocando la resolución del juzgador de instancia, condenó solidariamente a las demandadas a abonar al actor la suma de 4.511 euros, más los intereses legales devengados.

La Audiencia razonó que, en el supuesto enjuiciado, se encontraban con un vehículo matriculado el 1 de abril de 2004, de antigüedad, por tanto, considerable en el momento del siniestro, habiendo transcurrido además tres años desde tal fecha, sin que se hubiera procedido a su reparación. Apreció también una evidente desproporción entre el valor de reparación -6.700 €- y el valor venal del vehículo -3.470 €-, por lo que consideró que dicha forma de resarcir el daño resultaba antieconómica. En virtud de las

consideraciones expuestas, fijó el montante indemnizatorio en un total de 4.511 euros, consecuencia de adicionar al valor venal un 30% de valor de afección.

Por otra parte, se desestimó la pretensión de condena a pagar los gastos de alquiler de un turismo similar al siniestrado, toda vez que se consideró que no resultaba lógico que el dinero destinado al alquiler no se hubiera empleado, bien en el arreglo del vehículo accidentado, bien en la adquisición de uno similar en el mercado. Igualmente se señaló que, a los tres días del accidente, la compañía había comunicado que se trataba de un siniestro total, y que, en cualquier caso, el curso que estaba realizando el demandante en Motril –Granada-, para cuyo desplazamiento utilizaba el vehículo siniestrado, finalizó en el mes de junio, reclamándose, sin embargo, mensualidades de alquiler posteriores sin justificación de necesidad.

Por último, se condenó a la compañía de seguros al abono de los intereses de demora del art. 20 de la LCS, al haber ofertado la indemnización procedente cinco meses después de la fecha del siniestro.

## **2. Doctrina jurisprudencial fijada.**

Una vez admitido a trámite el recurso de casación interpuesto por el perjudicado, el Tribunal Supremo procede a analizar el fondo del asunto, que como se viene diciendo, radica en la determinación de la forma procedente de resarcimiento de los daños materiales producidos en accidente de tráfico a un vehículo cuando el coste de reparación excede manifiestamente del valor venal del automóvil. Por tanto fija ya los términos del debate desde el inicio, y reseña que se parte de la base fáctica de que la reparación es muy superior al valor venal del vehículo dañado.

Comienza la Sentencia poniendo de manifiesto algo de lo que se lleva hablando en este trabajo con reiteración, y es la distinción existente entre el valor venal y el valor de compra -que en líneas anteriores se ha denominado valor de mercado-. Define el valor venal como “valor de venta en el mercado del vehículo siniestrado”, separándolo de lo que determina como “valor de compra en el mercado de segunda mano de un vehículo de las mismas características. Lo que parte de la jurisprudencia menor y la doctrina entiende como sinónimos, el Tribunal Supremo los distingue, pues como se ha



dicho, el valor venal y el valor de compra o valor de mercado de ese vehículo con frecuencia no son coincidentes.

El punto primero del Fundamento de Derecho Tercero analiza, desde un punto de vista genérico, la indemnidad de la víctima como principio resarcitorio rector ante los daños injustamente sufridos, lo que en otras palabras es el principio de la reparación íntegra como informador del sistema de responsabilidad aquiliana. Identifica como manifestación normativa de ello lo previsto en el art. 33 de la LRCSMV ya señalado con anterioridad en este trabajo<sup>140</sup>.

Asimismo, se remite a las Sentencias 260/1997, de 2 de abril<sup>141</sup>; 292/2010, de 6 de mayo<sup>142</sup>, 712/2011, de 4 de octubre<sup>143</sup>, a la más reciente STS 247/2015, de 5 de mayo<sup>144</sup> en la que se determina que la finalidad del resarcimiento es reponer el patrimonio del afectado a la situación en que se encontraría *de no haber mediado* el acto ilícito.

Si bien matiza el Tribunal Supremo que obligación de reparar que determina el artículo 1902 CC no puede suponer un beneficio injustificado para la víctima. El art. 26 LCS lo proclama cuando regula que “el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado”. A lo que el Alto Tribunal llama equitativo resarcimiento se refiere su sentencia 208/2011, de 25 de marzo<sup>145</sup> cuando expone que la “finalidad de la indemnización es la de reparar el daño causado y no la de enriquecer al perjudicado”. La STS 712/2011 -ya referenciada- y la STS 482/1981, de 15 de diciembre<sup>146</sup>, establecen la

---

<sup>140</sup> Nos remitimos al **apartado II.3** del presente estudio en lo que respecta al principio de reparación íntegra y sus manifestaciones normativas.

<sup>141</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 02/04/1997, nº 260/1997. CENDOJ ECLI: ES:TS:1997:2327.

<sup>142</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 06/05/2010, nº 292/2010. CENDOJ ECLI: ES:TS:2010:2037.

<sup>143</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 04/10/2011, nº 712/2011. CENDOJ ECLI: ES:TS:2011:6563.

<sup>144</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 05/05/2015, nº 247/2015. CENDOJ ECLI: ES:TS:2015:1730.

<sup>145</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 25/03/2011, nº 208/2011. CENDOJ ECLI: ES:TS:2011:2505.

<sup>146</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 15/12/1981, nº 482/1981. CENDOJ ECLI: ES:TS:1981:247.

necesidad de que los Tribunales ponderen las circunstancias del caso para evitar que se produzca tal enriquecimiento.

El punto tercero del Fundamento Tercero se encabeza en los siguientes términos: “El resarcimiento del daño habrá de ser racional y equitativo, no se puede imponer al causante una reparación desproporcionada o un sacrificio económico desorbitado que sobrepase la entidad real del daño”. Con este pequeño párrafo ya se deja entrever cuál será la tesis por la que se va a decantar el Tribunal Supremo. El mero hecho de hablar de desproporción ya indica que la *tesis intermedia o ecléctica* será la elegida. Ninguna de las otras dos tesis, ya sea la *valorista* o la *integrata* hacen mención al criterio de la desproporción de la reparación para justificar sus postulados, por lo que, al quedar estas descartadas, la respuesta del Tribunal Supremo se muestra evidente.

La remisión que se hace a los Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil (PETL) es la confirmación de las sospechas. El Alto Tribunal se remite a los artículos 10:104 y 10:203. El primero se refiere a la reparación en forma específica o *in natura* y dispone que el dañado puede reclamar tal reparación siempre que sea posible y no excesivamente gravosa para la otra parte. Por su parte, el artículo 10:203 ya mencionado en el apartado II.4 del presente escrito, determina que en los casos de pérdida, destrucción o daños en la cosa, la medida de la indemnización es su valor. Pero si la víctima ha procedido a sustituirla o repararla -o pretende hacerlo- puede reclamar este gasto si es razonable.

A continuación, dispone la Sentencia que, en los daños materiales, la reparación del objeto dañado constituye la forma ordinaria de resarcimiento del daño sufrido. Esta afirmación, aunque breve, confronta y desvirtúa el argumento de la *tesis valorista* que basándose en la fungibilidad de los automóviles, estima como verdadera *restitutio in natura* la sustitución del vehículo, y no su reparación<sup>147</sup>.

Ahora bien, establecida la reparación como preferente, el Tribunal matiza que el derecho a la reparación *in natura* no es incondicional, y está sujeto a dos límites esenciales. El primero, que sea posible la reparación, pues no lo es en todos los casos de

---

<sup>147</sup> Doctrina expuesta con mayor detalle en el apartado III.2.2.

accidentes de circulación. Y el segundo, que no sea desproporcionada en atención a las circunstancias concurrentes. O dicho de otro modo, “siempre que no se transfiera al patrimonio del causante una carga económica desorbitante”. Omite en este caso el requisito al que se apuntaba en apartados anteriores consistente en que la reparación se haya llevado a cabo o concurra una voluntad firme de hacerlo.

La justificación de tales límites se encuentra en la razonabilidad de esta medida resarcitoria y la interdicción del abuso de derecho. El criterio de razonabilidad, que resulta insustituible para el Tribunal Supremo, queda establecido en los siguientes términos: “la razón no se concilia con peticiones exageradas, que superan los límites de un justo y adecuado resarcimiento garante de la indemnidad de la víctima”. Abraza asimismo el criterio de que admitir una pretensión de reparación desproporcionada supondría desatender lo previsto en el art. 7.2 CC, en la medida en que se estaría ejercitando el derecho a obtener la reparación del daño de manera abusiva o antisocial, sobrepasando los límites de la justa compensación.

Refiere incluso que hasta la STS de 3 de marzo de 1978, cimiento de la *tesis integrista*, utiliza como razonamiento la proximidad del valor de reparación del vehículo accidentado y el de sustitución de otro similar en el mercado, al señalar que: “como ocurre en este caso, ambos valores se aproximan sensiblemente, como se da por acreditado en el quinto considerando de la sentencia de primer grado”. Así, el Tribunal Supremo trae a colación ese fragmento que, con frecuencia, era omitido en las resoluciones de las Audiencias Provinciales que aplicaban la *tesis integrista*.

Con ello pretende hacer ver que esa resolución no desatendía ni descartaba que pudieran ser objeto de ponderación y correlativo tratamiento específico los supuestos de reparaciones antieconómicas. Si revisamos el contenido de la STS de 3 de marzo de 1978 comprobamos que el coste de reparación del vehículo accidentado -en este caso se trataba de un camión- ascendía a 613.142 pesetas. La parte demandada fijó el valor venal del vehículo en 210.000 pesetas de acuerdo con las tablas de amortización fiscal vigentes en aquel momento. También la parte demandada distinguió que el valor de mercado del camión, a diferencia del valor venal arrojado por las tablas, estaría entre las 415.365 y 228.450 pesetas. Si tomáramos, como hoy día toman algunas sentencias, el valor máximo de mercado y lo incrementáramos en 50% en concepto de precio de

afección, encontramos que el valor en uso ascendería a 623.047,50 pesetas, superior incluso al valor de reparación. Por ello se concluye que efectivamente, incluso con los cánones jurisprudenciales actuales, no nos encontraríamos en el supuesto de una reparación antieconómica, por lo cual, la mención de esta sentencia como sustento de la tesis *integrata* ante supuestos en que sí concurre tal desproporción económica debería ser matizada. Por tanto, con este pequeño inciso del TS queda patente que también la *tesis integrata* es criticable por esta vía.

En el punto cuarto del Fundamento Tercero, el Tribunal Supremo procede a aplicar la doctrina general para valorar las circunstancias concurrentes en los supuestos de daños derivados de la circulación de vehículos a motor.

Declara, en primer término, que los automóviles son bienes percederos, que se deterioran y se agotan con su uso y que, por tanto, se devalúan con el tiempo. Encuentra como manifestación normativa de esta cualidad que a efectos fiscales se publican precios medios de venta aplicables a los vehículos de motor, en atención a su marca y modelo, con sus correlativas tablas de depreciación por el transcurso del tiempo -remite al Anexo IV de la Orden del Ministerio de Hacienda HAC/1273/2019, de 16 de diciembre<sup>148</sup> vigente en el momento en que se dictó la sentencia. Para el año 2021 es de aplicación la Orden HAC/1275/2020, de 28 de diciembre<sup>149</sup> pero no introduce cambio alguno en las tablas de depreciación por el tiempo respecto de 2020-.

Otra circunstancia relevante que el Tribunal Supremo entiende que debe ser tomada en consideración es la existencia de un mercado de ocasión bien abastecido, en el cual es posible la adquisición de un vehículo de similares características al que se venía disfrutando sin excesivas dificultades.

---

<sup>148</sup>Orden HAC/1273/2019, de 16 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. Accesible desde <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-18749>.

<sup>149</sup>Orden HAC/1275/2020, de 28 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. Accesible desde <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-17270>.

En tercer lugar, y como argumento que no se ha utilizado por ninguna de las sentencias de las Audiencias Provinciales consultadas, remarca que el adquirente consumidor va a contar con la protección dispensada por la legislación tuitiva de consumidores y usuarios<sup>150</sup>, que también se extiende a los vehículos de segunda mano u ocasión. Por otra parte, si la relación contractual se da entre particulares o profesionales, serán de aplicación las previsiones del art. 1484 CC relativas al saneamiento de vicios ocultos, o incluso la aplicación de la doctrina *aliud pro alio*<sup>151</sup>, en casos de inhabilidad del vehículo adquirido en sustitución del dañado.

En cuarto lugar, refiere que el riesgo inherente a la circulación de vehículos a motor motiva que esté sometida a un régimen de aseguramiento obligatorio para el resarcimiento de los posibles daños personales y materiales que pudieran irrogarse a terceros. A continuación, aclara que cuando se trata de daños materiales, el natural resarcimiento se obtiene mediante la efectiva reparación en un taller especializado de los desperfectos sufridos<sup>152</sup>, cuyo coste repercute el perjudicado en el autor del daño o en su compañía aseguradora. Estas suelen abordar directamente el coste o lo resarcen a través de acuerdos entre ellas.

En el mismo párrafo que el anterior, aunque constituye una particularidad independiente, aborda las mejoras que esa reparación supone para el vehículo que es reparado, pues se sustituyen piezas antiguas por otras nuevas. De ellas, dice que es cierto que puede existir “cierta ventaja para el dueño del vehículo” pero que el resarcimiento de la víctima no es susceptible de llevarse a efecto de forma matemática. Por ello entiende que esos beneficios son tolerables y equitativos, como no deja de ser cierto que el vehículo también se devalúa cuando sufre un siniestro.

---

<sup>150</sup> Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

<sup>151</sup> Doctrina que tiene su fundamento normativo en el art. 1166 CC. La doctrina jurisprudencial del *aliud pro alio* tiene lugar cuando el vendedor entrega una cosa diferente de la debida, existiendo pleno incumplimiento por inhabilidad del objeto y consiguiente insatisfacción del contratante, al ser inadecuado el objeto para el fin a que se le destina, pudiendo por tanto reclamarse al vendedor la correspondiente indemnización -art. 1101 CC-, la resolución del contrato o exigirle el cumplimiento del mismo – art. 1124 CC-.

<sup>152</sup> De nuevo reitera que el principal medio resarcitorio es la reparación, por lo que reitera si oposición a la *tesis valorista*.

Concluye diciendo que “[e]sta concreta forma de resarcimiento se reconduce, sin más complicación, a la simple valoración del importe de la reparación llevada al efecto”. En otras palabras, el importe a indemnizar en el caso en que se estime procedente la reparación de vehículo es, sin acudir a factor corrector alguno, el que indique la factura correspondiente. No debe aminorarse en medida alguna porque se sustituyan piezas antiguas por piezas en óptimo estado. Esta afirmación del Supremo no es excesivamente innovadora dado que todas las Audiencias que se decantan por la reparación del vehículo siniestrado condenan al causante al abono del importe a que haya ascendido o vaya a ascender, sin más matices.

Por último, en el punto quinto el Tribunal Supremo analiza el supuesto específico en que la reparación es manifiestamente superior al valor de un vehículo similar. Comienza por indicar cuál es la problemática del supuesto, que resume en los siguientes términos: “En efecto, la problemática se suscita, cuando siendo la reparación viable, así como seria y real la intención del dueño de llevarla a efecto, o incluso se haya abordado y sufragado su precio, se pretenda repercutir el importe de la misma al causante del daño, a pesar de ser el coste de aquella manifiestamente desproporcionado con respecto al valor del vehículo al tiempo del siniestro.”

De este primer inciso pueden sacarse algunas conclusiones. En primer lugar, enumera cuales son los requisitos que se han de cumplir para entrar a valorar si procede o no la reparación del vehículo accidentado. En segundo lugar, hace referencia al indeterminado concepto de manifiesta desproporción, sin aclarar, por el momento, cuándo concurre. Y, en tercer lugar, habla del valor del vehículo al tiempo del siniestro. Valor sin ningún apellidado, ya que no se refiere a él, al menos explícitamente como valor venal, ni de mercado, ni de compra, ni de venta, ni de reposición, conceptos todos ellos que manejan las Audiencias pero en los que el Tribunal Supremo parece no querer entrar.

Continúa el Alto Tribunal señalando que se trata de una casuística muy frecuente para la que existe diversidad de criterios resolutorios, no siempre coincidentes, en la jurisprudencia menor. Esto justifica el interés casacional del asunto planteado como fundamento del recurso de casación interpuesto. Advierte que en la STS de Pleno

338/2017, de 30 de mayo<sup>153</sup>, se trató de dar solución a esta problemática, pero los defectos procesales de los que adolecía el recurso de casación impidieron una resolución sobre el fondo que fijase doctrina jurisprudencial.

Prosigue la resolución señalando diversas sentencias que se han ido dictando a lo largo del tiempo tratando este tipo de supuestos. Menciona la STS 79/1978, de 3 de marzo; la STS 347/1996, de 24 de abril, en la que se basaban las AAPP que se ceñían a la tesis *intermedia* y que ya ha sido tratada en el apartado III.2.3.; o la más reciente STS 48/2013, de 11 de febrero<sup>154</sup>, en la que no se cuestionaba el criterio de la Audiencia de cuantificar los daños del vehículo conforme al valor venal más el incremento por el valor de afección, sino que se pretendía que el valor de afección se incrementara del 20% al 50%, ante lo cual el TS desestimó el recurso dado que “las diferencias están amparadas en supuestos concretos que han sido debidamente ponderados en las dos sentencias de instancia”.

Con todo lo anterior, el Tribunal Supremo establece la doctrina siguiente:

“Pues bien, desde esta perspectiva, hemos de señalar que no existe un incondicionado *ius electionis* (derecho de elección) del dueño del vehículo siniestrado para repercutir contra el causante del daño el importe de la reparación, optando por esta fórmula de resarcimiento, cuando su coste sea desproporcionado y exija al causante del daño un sacrificio desmedido o un esfuerzo no razonable.” Es decir, reconoce que aunque la facultad de elección entre la reparación *in natura* y la restitución por equivalente corresponde únicamente al dueño del vehículo siniestrado, no puede repercutirse al agente productor del daño la reparación cuando exista una desproporción manifiesta en relación con el valor del vehículo. Las exigencias de la buena fe, la interdicción del abuso de derecho y el enriquecimiento injusto, y la razonabilidad de la pretensión resarcitoria apuntan directamente en esta dirección.

Concluye el Alto Tribunal apuntado que “[e]n consecuencia, cuando nos encontremos ante una situación de tal clase, que se produce en los supuestos en los que el importe de la reparación resulte muy superior con respecto al valor de un vehículo de

---

<sup>153</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Pleno, de 30/05/2017, nº 338/2017. LA LEY 59360/2017.

<sup>154</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 11/02/2013, nº 48/2013. CENDOJ ECLI:ES:TS:2013:343.

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.”

Son varios los puntos a destacar de la doctrina que fija esta resolución. En primer término, se acude al criterio de desproporción cuando el importe de reparación es muy superior con respecto al valor del vehículo, lo que indica que se decanta por la *tesis intermedia o ecléctica*. Pero queda sin esclarecerse cuándo nos encontramos ante una cantidad *muy superior*. Dada la disparidad de criterios que se da en las Audiencias Provinciales para valorar este punto, convendría que el TS se pronunciara en este sentido, tratando de objetivar o, cuanto menos, de fijar alguna pauta por la cual pueda establecerse la concurrencia de la tan reiterada desproporción manifiesta. Es cierto que no se trata de una tarea fácil la de objetivar el concepto de desproporción, pues la casuística es muy variada y no pueden dejarse de valorar los matices que cada supuesto plantea, pero también es cierto que parte de la jurisprudencia menor ha hecho un esfuerzo por llegar a una solución cercana a la objetivación con vistas a tratar de aportar algo de seguridad jurídica a esta maraña de indefinición. Es más, si se lograra determinar un criterio único de determinación de tal desproporción se estarían evitando de antemano infinidad de pleitos, pues las entidades aseguradoras contarían entonces con una base a la hora de determinar la cuantía de la indemnización que se ofrece al perjudicado en la oferta motivada que regula el art. 7 de la LRCSMV.

En segundo lugar, es de destacar la expresión *valor de un vehículo de similares características*. La Sentencia, como se ha dicho, no precisa en ningún punto si el valor al que se refiere con tal expresión es el valor venal, el valor de reposición o el valor de mercado. Esta omisión puede entenderse de dos formas. La primera, que esa referencia vaga se haga tomando en consideración la tremenda confusión de conceptos que existe en la jurisprudencia menor, y que, para evitar mayores enredos, se limite a dar una



escueta definición y no quedar atado por la imprecisión conceptual existente. La segunda manera de entender esto es que el Tribunal Supremo pretenda dejar libertad a las Audiencias para determinar en cada caso concreto cuál es ese *valor de un vehículo de similares características*.

En relación con los dos puntos anteriores, HURTADO YELO<sup>155</sup> entiende la expresión *valor de un vehículo de similares características* como el valor de “otro nuevo de la misma calidad que antes del siniestro”, por lo que determina que el Supremo está fijando el límite de la desproporción en que “cueste más reparar el vehículo, que obtener otro nuevo de la misma calidad que antes del siniestro.” De ser así, estaríamos con que la tesis que apoya la STS 420/2020 no se la *ecléctica* sino la *integrista*, conclusión que no es compartida. En ningún momento la resolución habla del valor de un vehículo nuevo, sino del precio de un vehículo de similares características al siniestrado, es decir, usado. Además si realizamos una interpretación integradora del conjunto de la sentencia se aprecia el descarte tanto de la *tesis valorista* -se reconoce la preferencia de la reparación siempre y cuando no se dé desproporción- como la *integrista* -cuando refuta los argumentos que se basan en la STS 79/1978, de 3 de marzo o reconoce que al encontrarse el mercado de ocasión bien surtido no concurre, por norma general, una especial dificultad para sustituir el vehículo accidentado-.

En tercer lugar, el TS entiende que “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 una cantidad porcentual”. Con ello no está determinando que el valor en uso sea el único método conforme a Derecho para el cálculo de la indemnización por equivalente, sino que deja la puerta abierta a otras formas de determinación de tal cuantía. Además, tampoco cierra el debate en torno a si es más correcto tomar el valor venal o el de mercado para el cálculo del valor en uso, pues, en consonancia con lo dicho en el párrafo previo, no se decanta ni por uno ni por otro concepto -habla de *precio del vehículo siniestrado*-.

---

<sup>155</sup> HURTADO YELO, J.J., “Problemas en torno a la situación de siniestro total del vehículo tras el accidente de circulación (Análisis de la STS, Sala 1ª, Sección 1ª, núm. 420/2020 de 14 de julio)”, *Tráfico y Seguridad Vial*, nº 255. Wolters Kluwer, noviembre de 2020, pág. 4.

Y, en cuarto lugar, da una definición clara de lo que se entiende por valor o precio de afección, uno de los escasos conceptos pacíficos que pueden verse en estos supuestos. Según el TS, este valor, al que también llama recargo o suplemento por riesgo o confianza, comprende: a) el importe de los gastos administrativos; b) las dificultades de encontrar un vehículo similar en el mercado; c) la incertidumbre sobre su funcionamiento; d) otras circunstancias susceptibles de ser ponderadas. La apreciación y valoración de tales circunstancias se deja al juzgador de instancia, como manifestación de su función valorativa del daño, pero la fijación del porcentaje a aplicar estará siempre entre el 20% y el 50% tomando en consideración la línea que otras Sentencias del Supremo han dibujado.

Por todos los razonamientos expuestos, el Tribunal Supremo desestima en este punto el recurso de casación interpuesto por la víctima del siniestro por entender que el criterio adoptado por la Audiencia Provincial del Granada es, además del mayoritario en la jurisprudencia menor, conforme a Derecho.

Respecto de los gastos de alquiler y la imposición de intereses del art. 20 LCS el tribunal considera que “procede conceder una indemnización por el valor de uso del que el actor se vio privado, correspondiente a los importes de alquiler documentalmente justificados hasta el 8 de mayo de 2014, en atención a que, el 5 de mayo de dicho año, la compañía demandada efectuó la oferta de pago de la indemnización correspondiente proporcionada a la entidad del daño. Ello supone, asumiendo la instancia, una indemnización adicional por tal concepto de 2947,84 euros, con los intereses legales del art. 20 de la LCS desde la fecha del siniestro, sin que conste que en dicha suma se incluyese el importe del combustible consumido de cargo del actor.”

Por tanto, se da una estimación parcial del recurso de casación interpuesto por el perjudicado del accidente, en el único sentido de adicionar al fallo de la sentencia de la Audiencia, una indemnización correspondiente a gastos de alquiler por importe de 2.947,84 euros, más los intereses legales del art. 20 de la LCS desde la fecha de siniestro.

## **V. REFLEXIONES FINALES**

Un supuesto que *a priori* puede parecer sencillo, como son los daños materiales ocasionados en accidentes de circulación, ha demostrado ser mucho más amplio y complejo de lo que su apariencia podría sugerir. Y es que al tratarse la circulación de vehículos a motor de una actividad que lleva siendo cotidiana desde hace un siglo, y estar hablando continuamente de daños puramente materiales, pudiera aventurarse que no iba a existir a día de hoy ningún punto conflictivo para el Derecho. No es así, como ha puesto de manifiesto el estudio realizado en este trabajo.

La infinidad de sentencias que cada año se dictan tratando estos supuestos, la diversidad de tesis que aún se siguen sosteniendo, la mezcolanza de conceptos alternativos que para la determinación del valor del vehículo se utilizan y, sobre todo, la ausencia de una línea jurisprudencial definida y mayoritaria que aporte luz a todo este complejo entramado, son pruebas evidentes de ello.

Pudiera decirse que el Tribunal Supremo ha dejado pasar una oportunidad perfecta para terminar con la indefinición que viene rodeando la reparación de los automóviles por daños sufridos en un accidente cuando dicha reparación supera el valor, ya sea venal, de mercado o cualquier otro que se utilice como canon, del vehículo en cuestión. La STS 420/2020, de 14 de julio, pero, por otro lado, ha atajado las discusiones que venían generándose en la jurisprudencia menor sobre la tesis a defender en estos supuestos.

La Sala Primera se ha decantado por la tesis *intermedia* o *ecléctica*, que ya era mayoritaria en las Audiencias Provinciales. Ha aportado para ello su propio punto de vista, repasando todo el sistema de responsabilidad civil y dejando clara su inclinación por la reparación *in natura* como garante del principio de reparación íntegra. Ha aportado argumentos novedosos a favor de esta tesis, como pudiera ser la existencia de una legislación tuitiva para los consumidores y usuarios que es de aplicación plena en la compraventa de vehículos de ocasión, y ha rebatido algunos de los puntos más conflictivos de las tesis *integrista* y *valorista*.

También ha dado una definición del concepto del valor o precio de afección que no aporta demasiado a la problemática, pues es un concepto pacífico que no ha llevado a discusión alguna dentro de la jurisprudencia menor, más allá de su aplicación al caso

concreto y la moderación entre el 20% y el 50% que deberá justificar el Juez de instancia en atención a las circunstancias que presente cada supuesto.

Pero en lo esencial, en el punto que distingue a la tesis intermedia de sus alternativas, ha dejado algo de indefinición en el aire. No es sencilla la tarea, pues pocas Audiencias Provinciales son las que se han mostrado firmes en este punto, pero el Alto Tribunal no ha dado un concepto de lo que ha de entenderse por manifiesta desproporción, limitándose tan solo a afirmar que concurrirá tal condición cuando el importe de la reparación sea *muy superior* en relación al valor de un vehículo de similares características. Pudiera entenderse razonable determinar un porcentaje sobre el valor venal, como han venido haciendo algunas Audiencias, o establecer algún otro método alternativo de determinación. Pudiera asimismo haber expuesto no ya criterios objetivos ni matemáticos, sino pautas a seguir en cada supuesto. O establecer un rango de porcentajes entre los que debiera moverse el importe de la reparación para entenderse proporcionado.

Existían las bases para ello. Un criterio que se puede plantear es objetivar tal desproporción en el 50% del valor venal, con el fundamento consistente en la doctrina que ha ido siguiendo el TS por la cual el porcentaje máximo en que se debe incrementar el valor venal para el cálculo del valor en uso asciende a ese porcentaje. Puede entenderse perfectamente que cualquier indemnización que esté por encima del valor en uso vaya a suponer ya un enriquecimiento para la víctima, con lo que una reparación que supere tal importe sería entendida como antieconómica. O incluso proponer ese porcentaje como pauta, y no como criterio objetivo inmutable, dotando de cierta flexibilidad a las Audiencias para utilizar otros criterios más acordes la casuística que se les plantee.

Esta falta de determinación del requisito distintivo de la tesis *ecléctica* puede conllevar a que sigan aplicándose las tesis *integrista* y *valorista* como se venían aplicando hasta ahora. Al fin y al cabo, si no ha quedado fijada la desproporción en un punto intermedio entre los valores de reparación y venal, las Audiencias que aplican la tesis *valorista*, pueden determinar que tal desproporción se da cuando la reparación supera el valor venal incrementado en un 20%, vaciando de contenido el concepto de desproporción, lo que supone que bajo la apariencia de la aplicación de la doctrina

fijada por el Tribunal Supremo en esta sentencia se esté aplicando la misma tesis que antes. Y por su parte, las Audiencias que vienen aplicando la tesis *integrísta* pueden hacer algo similar, fijando la desproporción, como lo hacen hasta ahora, en el valor de un vehículo nuevo.

Además, como se dijo anteriormente, de haberse procedido a aportar algún criterio para la determinación de la manifiesta desmesura, se hubieran podido evitar infinidad de litigios futuros al dotarse la problemática de cierta seguridad jurídica que permita prever a los operadores jurídicos el devenir de la disputa, a las compañías de seguro ofrecer una indemnización que satisfaga plenamente al perjudicado, y provea de un panorama de certeza a las propias víctimas para saber si, de proceder a reparar su vehículo, los tribunales admitirán su pretensión o la declinarán.

Tampoco ha concretado, como se ha dicho en el apartado previo, el valor en el que debe basarse el cálculo de la indemnización, ni se ha cerrado la puerta a otros métodos indemnizatorios que no sean el valor en uso. No son éstas omisiones del calado de la anterior, pero hubiera sido conveniente que el Tribunal Supremo entrase a tratar sobre los valores referencia para el cálculo de la indemnización, pues aunque fuera de forma tangencial, hubiera podido esclarecer la confusión que existe con los diversos valores y sus conceptos.

Con todo ello, podría decirse que la STS 420/2020, de 14 de julio ha supuesto un avance en la homogenización de un tema tan conflictivo como el que se planteaba. Como manifestó en el propio texto de la sentencia, la Sala Primera llevaba años tratando de fallar sobre el fondo de este asunto, pues era conocedora del innegable interés práctica que albergaba. Muestra de tal interés es que ya han sido publicadas sentencias en las Audiencias Provinciales<sup>156</sup> que basan sus argumentos en los criterios fijados por la STS 420/2020. Tal trascendencia unida a las evidentes discrepancias dentro de las Audiencias Provinciales, motivan, en primer lugar, que se admita desde el primer instante el interés casacional de la cuestión de fondo, y segundo, que se dicte una sentencia *de Pleno*, sentando doctrina.

---

<sup>156</sup> Por ejemplo la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimonovena, de 10/11/2020, nº 357/2020 (LA LEY 183341/2020), Sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona, Sección Tercera, de 22/10/2020, nº 407/2020 (LA LEY 174347/2020), o la Sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz, Sección Tercera, de 07/10/2020, nº 153/2020 (LA LEY 155120/2020).

## VI. BIBLIOGRAFÍA

ARQUILLO COLET, B., “El valor venal como límite de la indemnización. Comentario a la STS, 1ª, 23.10.2012”. *Indret*, nº 153, julio de 2013. Accesible desde [www.indret.com](http://www.indret.com).

ASOCIACIÓN DE PROFESORES DE DERECHO CIVIL. *Propuesta de Código Civil*. Tecnos, Madrid, 2018. Accesible desde [http://www.derehocivil.net/images/libros/obra\\_completa.pdf](http://www.derehocivil.net/images/libros/obra_completa.pdf)

BLASCO GASCÓ, F. DE P., *Instituciones de derecho civil: contratos en particular, causi contratos, derecho de daños*. Tirant lo blanch, Valencia, 2016.

DIEZ-PICAZO, L., *Derecho de Daños*. Ed. Civitas, Madrid, 1999.

DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Tomo V. La responsabilidad civil extracontractual*. 1ª Edición. Aranzadi. Cizur Menor. 2011.

DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P., “Vehículo accidentado: Reparación o indemnización. El límite a la indemnización del daño real en los casos de ‘siniestro total’”. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, núm. 12/2014, págs. 108 a 136.

ESTEBANEZ IZQUIERDO, J.M. (19 de julio de 2019), “Estudio jurisprudencial sobre el alcance de la cuantía indemnizatoria por los daños materiales ocasionados en vehículos de motor cuando el valor de reparación supera al valor de mercado”. *La Ventana Jurídica*. Accesible desde <https://josemanuelestebanez.blogspot.com/2019/07/estudio-jurisprudencial-sobre-el.html>

EUROPEAN GROUP ON TORT LAW. *Principios de derecho europeo de la responsabilidad civil*. Traducción al castellano de Miquel Martín-Casals. Accesible desde <http://www.egtl.org/PETLSpanish.html>.

FERNÁNDEZ GIL, C. “Criterios seguidos por las Audiencias Provinciales, al fijar la indemnización, en los casos de declaración de siniestro del vehículo”. *Diario la ley*. Sección doctrina, 1996, Ref. D-29, tomo 1. Editorial La Ley.

HURTADO YELO, J.J., “El principio de la *restitutio in integrum* y la reparación del vehículo en los accidentes de circulación”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº 3/2011. Aranzadi, Cizur Menor, 2011.

HURTADO YELO, J.J., “Problemas en torno a la situación de siniestro total del vehículo tras el accidente de circulación (Análisis de la STS, Sala 1ª, Sección 1ª, núm. 420/2020 de 14 de julio)”, *Tráfico y Seguridad Vial*, nº 255. Wolters Kluwer, noviembre de 2020.

JEREZ DELGADO, C. (Coordinadora de la versión española), *Principios, Definiciones y Reglas de un Derecho Civil Europeo: El marco común de referencia (DCFR)*. 1ª Edición, Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado, Madrid, Octubre de 2015. Accesible desde [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-PR-2015-38](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-38).

LACRUZ BERDEJO, J.L., *Elementos de derecho civil. Tomo II: derecho de obligaciones. Volumen Segundo: Contratos y cuasicontratos. Delito y cuasidelito*. 5ª Edición. Dykinson. Madrid. 2013.

LAMBERT-FAUVRE, Y., “La victime d’un dommage corporel et son avocat”. *Gazette Palais*. 3 de setiembre de 1999, *Doctrine*, pág. 5.

MEDINA CRESPO, M., “La ambigüedad de la jurisprudencia civil sobre la reparación íntegra y vertebrada”. *Revista de la asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, núm. 40, 2011, págs. 25 a 42.

REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro. Estudio del texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, reformado por la Ley 21/2007, de 11 de julio*. 2º Edición. Aranzadi, Cizur Menor, 2007.

REGLERO CAMPOS, L.F., BUSTO LAGO, J.M., ÁLVAREZ LATA, N. *Tratado de Responsabilidad Civil*. 5ª edición. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

REGLERO CAMPOS, L.F., *Capítulo X: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor* en REGLERO CAMPOS, L.F., BUSTO LAGO, J.M., ÁLVAREZ LATA, N. *Tratado de Responsabilidad Civil*. 5ª edición. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014. Consultado a . Accesible desde

ROCA TRÍAS, E., NAVARRO MICHEL, M., *Derecho de daños: textos y materiales*. 8ª Edición. Tirant lo blanch, Valencia, 2020.

SALAS CARCELLER, A., “Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil”. *Revista de la asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, núm. 48, 2013, págs. 9 a 16.

TOULEMON, A. Y MOORE, J.G., *Le préjudice corporel et moral en Droit commun: étude pratique et théorique, jurisprudence et méthodes d'évaluation*. 3ª Edición. Sirey. París, 1968.

VICENTE DOMINGO, E., *Capítulo III: El daño*, en REGLERO CAMPOS, L.F., BUSTO LAGO, J.M., ÁLVAREZ LATA, N. *Tratado de Responsabilidad Civil*. 5ª edición. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014.

YZQUIERDO TOLSADA, M. *Responsabilidad civil extracontractual. parte general: delimitación y especies, elementos, efectos o consecuencias*. 5ª edición. Dykinson, Madrid, 2019.

YZQUIERDO TOLSADA, M. *Sistema de responsabilidad civil, contractual y extracontractual*. Dykinson, Madrid, 2001.



## VII. JURISPRUDENCIA CITADA

### *Tribunal Supremo*

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Pleno, de 14/07/2020, nº 420/2020. LA LEY 91105/2020.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Pleno, de 30/05/2017, nº 338/2017. LA LEY 59360/2017.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 27/05/2015, nº 262/2015. LA LEY 79948/2015.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 05/05/2015, nº 247/2015. CENDOJ ECLI:ES:TS:2015:1730.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 02/02/2015, nº 29/2015. LA LEY 3014/2015.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 11/02/2013, nº 48/2013. CENDOJ ECLI:ES:TS:2013:343.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 04/10/2011, nº 712/2011. CENDOJ ECLI:ES:TS:2011:6563.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 25/03/2011, nº 208/2011. CENDOJ ECLI:ES:TS:2011:2505.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 06/05/2010, nº 292/2010. CENDOJ ECLI:ES:TS:2010:2037.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Cuarta, de lo Social, de 17 de julio de 2007, recurso nº4367/2005. LA LEY 162065/2007.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 23/10/2002, nº 997/2002. LA LEY 8007/2002.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, de 28/05/1999, nº 833/1999. ARANZADI RJ 1999, 3563.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 02/04/1997, nº 260/1997. CENDOJ ECLI:ES:TS:1997:2327.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 24/04/1996, nº347/1996. CENDOJ ECLI:ES:TS:1996:2467.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 15/12/1981, nº 482/1981. CENDOJ ECLI:ES:TS:1981:247.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sección Primera, de 03/03/1978, nº79/1978. CENDOJ ECLI:ES:TS:1978:29.

### *Audiencias Provinciales*

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimonovena, de 10/11/2020, nº 357/2020. LA LEY 183341/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona, Sección Tercera, de 22/10/2020, nº 407/2020. LA LEY 174347/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Badajoz, Sección Tercera, de 07/10/2020, nº153/2020. LA LEY 155120/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, Sección Sexta, de 20/07/2020, nº 261/2020. LA LEY 99998/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Decimonovena, de 15/07/2020, nº 221/2020. LA LEY 123719/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo, Sección Primera, de 15/07/2020, nº 748/2020. LA LEY 119690/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección Primera, de 21/05/2020, nº 227/2020. LA LEY 53996/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Quinta, de 12/02/2020, nº 81/2020. LA LEY 29673/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante, Sección Novena, de 09/05/2019, nº 269/2019. LA LEY 84278/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Novena, de 16/01/2020, nº14/2020. LA LEY 26205/2020.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Albacete, Sección Primera, de 18/10/2019, nº 402/2019. LA LEY 166855/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, de 10/10/2019, nº 505/2019. LA LEY 193268/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Lugo, Sección Primera, de 30/05/2020, nº 307/2019. LA LEY 98037/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección Primera, de 22/05/2019, nº 295/2019. LA LEY 75254/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca de 29/03/2019, nº 43/2019. LA LEY 48744/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, Sección Cuarta, de 27/03/2019, nº 207/2019. LA LEY 68411/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Vigésimoprimera, de 26/02/2019, nº 82/2019. LA LEY 34331/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, de 26/02/2019, nº 109/2019. LA LEY 162252/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Les Illes Balears, Sección Tercera, de 05/02/2019, nº 44/2019. LA LEY 9819/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Teruel de 30/01/2019, nº16/2019. LA LEY 84345/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimotercera, de 18/01/2019, nº 18/2019. LA LEY 1977/2019.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Ciudad Real, Sección Segunda, de 03/12/2018, nº312/2018. ARANZADI AC 2019/53.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Undécima, de 31/07/2018, nº 307/2018. LA LEY 154645/2018.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Undécima, de 07/06/2017, nº 183/2017. LA LEY 138598/2017.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Salamanca, Sección Primera, de 24/05/2017, nº 278/2017. LA LEY 83369/2017.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 03/02/2017, nº 23/2017. LA LEY 51170/2017.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, Sección Sexta, de 23/12/2014, nº 344/2014. LA LEY 214483/2014.

Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Quinta, de 03/06/2014, nº190/2014. CENDOJ ECLI:ES:APC:2014:1840.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, Sección Primera, de 23/05/2012, nº 127/2012. LA LEY 204743/2012.

Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja, Sección Primera, de 13/07/2012, nº 260/2012. LA LEY 124720/2012.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección Segunda, de 18/01/2012, JUR 2012,64399.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Ourense, Sección Primera, de 26/09/2011, nº 342/2011. LA LEY 183096/2011.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona, Sección Primera, de 24/09/2010, nº 389/2010. LA LEY 193706/2010.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla, Sección Quinta, de 07/05/2009, nº 238/2009. LA LEY 111173/2009.

Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja de 17/04/2009, nº 129/2009. LA LEY 59854/2009.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres, Sección Primera, de 11/02/2009, nº 62/2009. LA LEY 25122/2009.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz, Sección Segunda, de 09/02/2009. JUR 2009,198369.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Décima, de 26/11/2008, nº 713/2008. LA LEY 270379/2008.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, Sección Primera, de 25/09/2008, nº 285/2008. LA LEY 238649/2008.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimotercera, de 17/04/2007, nº 185/2007. LA LEY 113322/2007.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, Sección Quinta, de 20/03/2007, nº 87/2007. LA LEY 107650/2007.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos, Sección Segunda, de 27/02/2007, nº88/2007. LA LEY 103942/2007.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Séptima, de 15/11/ de 2006, nº 666/2006. LA LEY 242858/2006.

Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja, Sección Primera, de 17/10/2005, nº 266/2005. LA LEY 200506/2005.

Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Cuarta, de 30/06/2005, nº241/2005. LA LEY 147280/2005.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección Tercera, de 22/06/2005, nº 136/2005. LA LEY 140553/2005.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Segovia, Sección Primera, de 20/05/2005, nº93/2005. LA LEY 114279/2005.

Sentencia de Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Decimotercera, de 11/03/2005, nº 150/2005. LA LEY 58705/2005.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zamora, de 26/01/2004, nº30/2004. LA LEY 21483/2004.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 11/08/2001, nº 507/2001. LA LEY 158747/2001.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres, Sección Primera, de 09/05/2001, nº 125/2001. LA LEY 92752/2001.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección Quinta, de 03/12/1998, nº recurso 193/1998. LA LEY 131933/1998.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Guipúzcoa, Sección Segunda, de 16/04/1998, nº recurso 2003/1998. LA LEY 10929/1998.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 15/10/1997, nº 753/1997. CENDOJ ECLI: ES:APGR:1997:145.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Ciudad Real, Sección Segunda, de 29/09/1994. Rollo de Apelación nº 243/1994. ARANZADI AC 1994/1400.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Tercera, de 04/05/1994. Rollo de Apelación nº 324/1993. ARANZADI AC 1994/1667.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos, Sección Segunda, de 02/05/1994. Rollo de Apelación nº 218/1994. ARANZADI AC 1994/1720.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia de 14/01/1994. ARANZADI AC 1994/1400.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Lleida, Sección Primera, de 28/05/1993. ARANZADI AC 1993/1282.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección Duodécima, de 27/04/1993. Rollo de Apelación nº 321/1992. ARANZADI AC 1993/887.