

VEHÍCULO SINIESTRADO POR CAUSA DE UNA INUNDACIÓN Y ALCANCE DE LA INDEMNIZACIÓN POR EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS*

Pilar Domínguez Martínez**
Profesora Titular de Derecho Civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación 23 de marzo de 2022

Se recibe en CESCO consulta de la Asociación de Consumidores de Navarra sobre la cuantía indemnizatoria a abonar por parte del Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) en el caso de siniestro de un vehículo a causa de inundaciones y en su caso la obligación correspondiente a la aseguradora del vehículo en el caso de que el mismo modelo de vehículo solo fuera fabricado en diésel y su precio fuera superior.

1. Objeto de la consulta

Un vehículo de gasolina adquirido hace tres años. Como consecuencia de las inundaciones Burlada, Navarra, el vehículo ha quedado destrozado. La propietaria ha recibido indemnización de 19.000 euros de parte del Consorcio de Compensación de Seguros (CCS). Esta cantidad recibida es el precio de adquisición del vehículo. Cuando la propietaria ha querido comprar el mismo modelo de vehículo, no se fabrica en gasolina, solo en diésel y a un precio superior de 29.000 euros. En esta situación se plantea si la diferencia de precio, es decir 10.000 euros deberían ser abonados por el CCS o en otro caso, reclamarla a la compañía aseguradora.

* Trabajo realizado en el marco de la Ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado "Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha" (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana y a la Ayuda para la financiación de actividades de investigación dirigidas a grupos de la UCLM Ref.: 2021-GRIN31309, denominado "Grupo de Investigación del Profesor Ángel Carrasco" (GIPAC).

** ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1589-4487>

2. Consorcio de Compensación de Seguros

El CCS es un Organismo Público, concretamente, una Entidad Pública Empresarial de las que regula el artículo 43.1.b) de la Ley 6/97 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado¹. Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio distinto al del Estado y adscripción al Ministerio actual de Asuntos Económicos y Transformación Digital, a la que las aseguradoras destinan fondos de forma regular para que cubra riesgos extraordinarios, como ocurre en el caso planteado: pérdidas y daños causados por catástrofes naturales, como las inundaciones, financiándose por las cuotas que pagan todos los asegurados.

El régimen jurídico del CCS está establecido en el Real Decreto Legislativo 7/2004 de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros (ECCS)². En lo no previsto en esta regulación, el régimen jurídico del CCS se encuentra contenido en la Ley 20/2015, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (LOSSEAR)³. Además, considerando su calidad de Organismo de Garantía en el ámbito de los accidentes de circulación, así como en su papel de asegurador directo en este mismo ámbito, se encuentra sometido al RD Leg. 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el TR de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM)⁴ y a su Reglamento, así como a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro⁵.

3. Las inundaciones como riesgo extraordinario

El Consorcio de Compensación de Seguros indemniza los daños asegurados en bienes y personas causados por determinadas catástrofes naturales y actos violentos en daños a bienes situados en territorio español y daños personales a los asegurados españoles en cualquier lugar del mundo. En concreto, el artículo 6 del ECCS, cuyo primer apartado fue objeto de reforma por la LOSSEAR, en relación con los riesgos extraordinarios sobre las personas y los bienes, en primer lugar, en cuanto al objeto de indemnización establece: “1. El Consorcio, en materia de riesgos extraordinarios, tendrá por objeto indemnizar, en la forma establecida en este Estatuto Legal, en régimen de compensación, las pérdidas

¹ «BOE» núm. 90, de 15 de abril de 1997.

² «BOE» núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

³ «BOE» núm. 168, de 15 de julio de 2015.

⁴ «BOE» núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

⁵ «BOE» núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

derivadas de acontecimientos extraordinarios acaecidos en España y que afecten a riesgos en ella situados (..)

Por lo que se refiere a la consideración de “acontecimientos extraordinarios”, el apartado a) del art. 6.1, incluye a las inundaciones entre los fenómenos de la naturaleza: “terremotos y maremotos, las inundaciones extraordinarias, las erupciones volcánicas, la tempestad ciclónica atípica y las caídas de cuerpos siderales y aerolitos”.

Por tanto, y por lo que se refiere al caso planteado, más en particular hay que tener en cuenta el Real Decreto 300/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de riesgos extraordinarios (RSRE)⁶, según el cual, los afectados deberán acogerse al Consorcio de Compensación de Seguros. Concretamente, según el artículo 1.1. del referido Reglamento: enumera los riesgos cubiertos, según el cual: “El Consorcio de Compensación de Seguros tiene por objeto, en relación con el seguro de riesgos extraordinarios que se regula en este reglamento, indemnizar, en la forma en él establecida, en régimen de compensación, las pérdidas derivadas de acontecimientos extraordinarios acaecidos en España y que afecten a riesgos en ella situados. A estos efectos, serán pérdidas, en los términos y con los límites que se establecen en este reglamento, los daños directos en las personas y los bienes, así como la pérdida de beneficios como consecuencia de aquéllos. Entendiéndose, a efectos exclusivamente de la cobertura del Consorcio, por riesgos situados en España, entre otros, según el art. 1.2 del Reglamento, “los que afecten “Los vehículos con matrícula española”.

Además, según el citado apartado del art. 1.1.a RSRE, son considerados acontecimientos extraordinarios: “Los siguientes fenómenos de la naturaleza: los terremotos y maremotos, las inundaciones extraordinarias, las erupciones volcánicas, la tempestad ciclónica atípica y las caídas de cuerpos siderales y aerolitos”.

Por su parte, de acuerdo con el art. 2.1.c RSRE, a los efectos de la cobertura de los riesgos extraordinarios, se entiende por “inundaciones extraordinarias”: “el anegamiento del terreno producido por la acción directa de las aguas de lluvia, las procedentes de deshielo o las de los lagos que tengan salida natural, de los ríos o rías o de cursos naturales de agua en superficie, cuando éstos se desbordan de sus cauces normales, así como los embates de mar en las costas. No se entenderá por tal la producida por aguas procedentes de presas, canales, alcantarillas, colectores y otros cauces subterráneos, construidos por el hombre, al reventarse, romperse o averiarse por hechos que no correspondan a riesgos de carácter extraordinario amparados por el Consorcio de Compensación de Seguros, ni la lluvia

⁶ BOE» núm. 47, de 24 de febrero de 2004.

caída directamente sobre el riesgo asegurado, o la recogida por su cubierta o azotea, su red de desagüe o sus patios”.

Asimismo, y “a los efectos exclusivamente de la cobertura del Consorcio”, son considerados riesgos situados en España “los vehículos con matrícula española”, conforme al art. 6.2 a) ECCS.

4. Cobertura del CCS en los riesgos extraordinarios en el ámbito del automóvil

Debe subrayarse que son dos funciones del CCS en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, además de participar e intervenir como asegurador directo, prestando cobertura a los vehículos titularidad de determinados Entes públicos, o privados, en los casos de que la cobertura no hubiera sido asumida por una Entidad aseguradora, conforme al artículo 11 ECCS⁷ y además interviene como Fondo de Garantía, conforme al artículo 11 de la LRCSCVM, debiendo indemnizar los daños causados por vehículos de motor en ciertas circunstancias, no existiendo un contrato de seguro que vincule al propietario con el CCS.

El CCS, concretamente, como Fondo de Garantía y en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, según lo establecido en el art. 11.1 LRCSCVM, ejerce su actividad dentro del ámbito territorial y lo que es más importante con los mismos límites del Seguro Obligatorio de automóviles⁸.

Si bien tradicionalmente, era necesario contar con un de seguro de daños con cobertura al vehículo propio, es decir el seguro voluntario, aunque solo fuera de cobertura de lunas, para que la cobertura se extendiera a los riesgos extraordinarios; desde el 1 de julio de

⁷ De este modo, en cuanto a la primera de las funciones, conforme al artículo 11 ECCS, en relación con el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor de suscripción obligatoria. “1. El Consorcio asumirá, exclusivamente dentro de los límites indemnizatorios fijados para el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor de suscripción obligatoria, las siguientes funciones: a) La contratación de cobertura de las obligaciones derivadas de la responsabilidad civil del Estado, comunidades autónomas, corporaciones locales y organismos públicos dependientes de o vinculados a cualquiera de ellos cuando, en todos los casos, soliciten concertar este seguro con el Consorcio.

⁸ Concretamente, el art. 4 1. LRCSCVM establece: “El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados. Dicha cobertura incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo durante la vigencia del contrato. 2. Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán: a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas. b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro (...).

2016, también los seguros obligatorios de responsabilidad civil de automóviles incluyen el recargo de riesgos extraordinarios, por lo que los vehículos correspondientes también tendrán asegurados los riesgos extraordinarios.

En efecto, la Ley 20/2015, de 14 de julio de Ordenación, Supervisión y Solvencia de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (LOSSEAR) ha ampliado el recargo del seguro de riesgos extraordinarios a los seguros obligatorios de responsabilidad civil de vehículos automóviles, lo que da lugar a la cobertura correspondiente.

A este respecto, el apartado b) del artículo 7 ECCS, reformado por la LOSSEAR, sobre los ramos de seguro con recargo obligatorio a favor del Consorcio para el ejercicio de sus funciones en acontecimientos extraordinarios, establece que:

“b) Por lo que se refiere a seguros de cosas, los ramos de vehículos terrestres, vehículos ferroviarios, incendio y elementos naturales, otros daños a los bienes, y pérdidas pecuniarias diversas, así como las modalidades combinadas de éstos, o cuando se contraten de forma complementaria. También en el ramo de responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles.

No obstante, será obligatorio un único recargo en el ramo de responsabilidad civil de vehículos terrestres automóviles, si además de la cobertura de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria del automóvil se hubiera contratado con carácter voluntario un seguro de responsabilidad civil o un seguro de daños en relación con el mismo vehículo a motor”.

5. Recargo a favor del CCS y cobertura

En definitiva, resulta, por tanto, presupuesto para la indemnización a cargo del CCS el pago del correspondiente recargo en el seguro de daños de automóviles o en el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil. Al respecto, el art. 18 ECCS señala que “son recargos a favor del Consorcio: El recargo en el seguro de riesgos extraordinarios, el recargo en el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y el recargo destinado a financiar las funciones de liquidación de entidades aseguradoras”. Asimismo, según el art. 4.1. del RSRE: “El seguro de riesgos extraordinarios amparará, conforme legalmente se determina, a los asegurados de las pólizas que se indican a continuación, en las cuales es obligatorio el recargo a favor del Consorcio de Compensación de Seguros: a) En los seguros contra daños: las pólizas de vehículos terrestres, vehículos ferroviarios, incendios y eventos de la naturaleza, otros daños en los bienes (robo, rotura de cristales, daños a maquinaria,

equipos electrónicos y ordenadores), responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles (...).”.

La cláusula de cobertura por el Consorcio de los riesgos extraordinarios y las tarifas aplicables a dicho seguro serán aprobadas por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP) a propuesta del Consorcio, tal y como establecen los artículos 8.3 y 23.2 ECCS y los artículos 12, 13.1 y 14 RSRE. A este respecto, resulta reseñable la Resolución de 28 de marzo de 2018, de la DGSFP, por la que se aprueban los recargos en favor del CCS en materia de seguro de riesgos extraordinarios a satisfacer obligatoriamente por los asegurados. Tal y como se establece en la citada Resolución, así como en el art. 7 ECCS, en el caso de que concurriese en la misma póliza un seguro de carácter voluntario, ya sea de responsabilidad civil o de daños propios, con un seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria del automóvil, sólo será obligatorio un único recargo.

En virtud de esta Resolución se aprueban las tarifas de recargos a favor del CCS para el cumplimiento de sus funciones en materia de riesgos extraordinarios, así como las cláusulas de cobertura a insertar, por un lado, en las pólizas de seguro ordinario (Anexo II), la cláusula a insertar en las pólizas de daños en los bienes y responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos a motor (Anexo II. A), la correspondiente a pólizas de seguros de personas (Anexo II. B), y la cláusula a utilizar en pólizas combinadas de daños en los bienes y en las personas y responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos a motor (Anexo II. C).

Concretamente y en cuanto a la extensión de la cobertura, el apartado 4 del Anexo II.A. de la mencionada RDGSFP, después de establecer en el primer punto que “La cobertura de los riesgos extraordinarios alcanzará a los mismos bienes y las mismas sumas aseguradas que se hayan establecido en las pólizas de seguro a efectos de la cobertura de los riesgos ordinarios”, se precisa en el 2º punto que: “No obstante lo anterior: a) En las pólizas que cubran daños propios a los vehículos a motor la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará la totalidad del interés asegurable aunque la póliza ordinaria sólo lo haga parcialmente. b) Cuando los vehículos únicamente cuenten con una póliza de responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles, la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará el valor del vehículo en el estado en que se encuentre en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro según precios de compra de general aceptación en el mercado”.

Por tanto, debe advertirse, que del mismo modo que las tarifas, debe distinguirse según se trate de la cobertura del CCS a los efectos indemnizatorios de los daños derivados de

riesgos extraordinarios que afecten a automóviles, difiere según sea por recargo en seguro voluntario de daños o también en la actualidad por recargo en seguro obligatorio de responsabilidad civil, aunque deberán tenerse en cuenta los límites establecidos en la normativa específica, tanto la Ley de Contrato de Seguro como la LRCSCVM, la citada RDGSFP especifica en el apartado 4º del Anexo II.a. un distinto tratamiento que deberá ser tenido en cuenta en la respuesta a esta consulta.

6. Indemnización a cargo del CCS: ¿Tiene obligación el CCS de abonar el precio del vehículo de precio superior? ¿Y la Compañía aseguradora?

En este caso el Consorcio indemniza a la propietaria del vehículo siniestrado como consecuencia de un riesgo extraordinario como es el caso de una inundación. La indemnización a su cargo y que en definitiva se pagó fue la correspondiente al valor venal del vehículo siniestrado, es decir el correspondiente al valor del mismo vehículo en el momento inmediatamente anterior a la producción del siniestro.

A los efectos de dar respuesta a la consulta planteada, lo definitorio sería determinar si la propietaria del vehículo ha celebrado un contrato de seguro voluntario de daños o cuenta exclusivamente con el contrato de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Por lo que respecta a los daños indemnizables en automóviles, el mismo art. 6.3 ECCS señala que no serán indemnizables por el Consorcio los daños o siniestros siguientes: “a) Los que no den lugar a indemnización según la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro. b) Los ocasionados en personas o bienes asegurados por contrato de seguro distinto a aquellos en que es obligatorio el recargo a favor del Consorcio”.

Precisamente el mismo art. 8.2. ECCS cuando se refiere a esta obligación indemnizatoria a cargo del CCS matiza que “La obligación del Consorcio amparará necesaria y exclusivamente a las mismas personas o bienes y por las mismas sumas aseguradas que se hayan establecido en las pólizas de seguro, sin perjuicio de lo que reglamentariamente se establezca en relación con los daños a vehículos de motor y con los pactos de inclusión facultativa en las pólizas. Esta obligación se limitará a las indemnizaciones que proceda abonar conforme a la ley española de contrato de seguro”.

Según el art. 8.1 ECCS sobre los “Derechos y obligaciones del Consorcio en el seguro de riesgos extraordinarios”, establece: “El Consorcio estará obligado a satisfacer las indemnizaciones derivadas de siniestros producidos por acontecimientos extraordinarios a los asegurados que hayan satisfecho los correspondientes recargos en favor de aquel y se encuentren en alguna de las situaciones siguientes: a) Que el riesgo extraordinario cubierto por el Consorcio no esté amparado por póliza de seguro. b) Que, aun estando amparado por póliza de seguro, las obligaciones de la entidad aseguradora no pudieran

ser cumplidas por haber sido declarada judicialmente en concurso o que, hallándose en una situación de insolvencia, estuviese sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o esta hubiera sido asumida por el propio Consorcio”.

En efecto, como ha sido dicho, el CCS, como Fondo de Garantía y en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, según lo establecido en el art. 11.1 LRCSCVM, ejerce su actividad con los mismos límites del Seguro Obligatorio de automóviles conforme al art. 4 1. LRCSCVM. Por tanto, habrá de tenerse en cuenta la regulación contenida en esta normativa, así como en la LCS.

Por su parte, el mismo art. 8 ECCS en su apartado 2º establece que “La obligación del Consorcio amparará necesaria y exclusivamente a las mismas personas o bienes y por las mismas sumas aseguradas que se hayan establecido en las pólizas de seguro, sin perjuicio de lo que reglamentariamente se establezca en relación con los daños a vehículos de motor y con los pactos de inclusión facultativa en las pólizas”.

Además, según el mismo precepto “esta obligación se limitará a las indemnizaciones que proceda abonar conforme a la ley española de contrato de seguro” y aún más se dice en el apartado 5º del mismo art. 8 ECCS que: “en los seguros contra daños y responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles, el Ministerio de Economía y Competitividad, a propuesta del Consorcio, podrá fijar una franquicia a cargo del asegurado para los supuestos en que el Consorcio tenga obligación de indemnizar”⁹.

En la consulta planteada no se han indicado los términos de la póliza y los pactos en ella contenidos a este respecto, así como si el contrato celebrado es de daños o se trata del obligatorio del automóvil. Se indica que el vehículo ha quedado destrozado como consecuencia de las inundaciones de Burlada, Navarra y que la propietaria ha recibido indemnización de 19.000 euros de parte del CCS como precio de adquisición del vehículo. Si la cantidad entregada es el precio del vehículo nuevo, no el valor venal, podríamos entender que la propietaria cuenta con un seguro voluntario de daños.

En efecto, si la propietaria del vehículo siniestrado solo hubiera suscrito un seguro obligatorio de responsabilidad civil, la cantidad indemnizable, conforme a lo establecido en la práctica y asentado doctrina y jurisprudencialmente y en aras a la prevalencia de la reparación específica, principio de reparación integral y el límite del enriquecimiento injusto difícilmente alcanzaría el valor de un vehículo de la misma marca y modelo en diésel, al no fabricarse el mismo siniestrado en gasolina. Consistiría en el valor venal del vehículo, es decir, el valor del mismo vehículo conforme al precio contenido en los

⁹ Modificado por la LOSSEAR, Ley 20/2015, 14 julio.

catálogos en la fecha inmediatamente anterior al siniestro, más el llamado “valor de afección”, máxime la utilidad e interés que el mismo vehículo por sus peculiares rasgos aportaba a la propietaria.

Para responder a la consulta sobre si la propietaria tiene derecho a recibir la diferencia de precio de 10.000 euros, por no ser posible adquirir el mismo modelo de vehículo al solo ser fabricado en diésel posteriormente al siniestro y haber recibido la indemnización, sería necesario saber si el contrato celebrado por la propietaria es un contrato de seguro de daños voluntario o un seguro obligatorio de responsabilidad civil. Además de ello, en cualquier caso, resultaría necesario tener en cuenta los extremos contenidos en la póliza para determinar si la diferencia de precio debería ser abonada por el CCS o en otro caso, reclamarlos a la compañía aseguradora.

En todo caso, sea como fuere, para la solución a este caso resulta esencial el mencionado apartado 4 del Anexo II.A. 2. de la referida RDGSFP, que aunque en el primera apartado establezca que “La cobertura de los riesgos extraordinarios alcanzará a los mismos bienes y las mismas sumas aseguradas que se hayan establecido en las pólizas de seguro a efectos de la cobertura de los riesgos ordinarios”, en el 2º apartado dispone que: “No obstante lo anterior: a) En las pólizas que cubran daños propios a los vehículos a motor la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará la totalidad del interés asegurable aunque la póliza ordinaria sólo lo haga parcialmente. b) Cuando los vehículos únicamente cuenten con una póliza de responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles, la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará el valor del vehículo en el estado en que se encuentre en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro según precios de compra de general aceptación en el mercado”.

Por tanto, en el caso de que la propietaria hubiera concertado un seguro de daños voluntario, podría reclamar al CCS la diferencia de los 10.000 euros respecto del precio de adquisición del vehículo, lo que no podría obtener en el caso de que solo contase con una póliza de seguro obligatorio de responsabilidad civil, ni del CCS, ni de la propia compañía aseguradora. En estos casos podría reclamar al CCS un porcentaje correspondiente al “valor de afección”, tal y como se expone a continuación.

7. Resarcimiento en el caso de un vehículo siniestrado en el ámbito del SOA

En efecto, al margen de lo pactado en el contrato de seguro celebrado por la propietaria del vehículo siniestrado en la consulta planteada, deben ser tenidos en cuenta los parámetros que en torno a la cuantificación indemnizatoria de los vehículos siniestrados han sido configurados por la doctrina y por la jurisprudencia.

En principio en los casos de indemnización por daños de vehículos a motor en el ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil¹⁰, conforme al régimen de responsabilidad contenido en la específica normativa (LRCSCVM) debe partirse del principio de reparación integral consagrado en el art. 1.1. del mismo texto legal. La distinción del diferente régimen de responsabilidad por los daños a las personas de naturaleza objetiva y a los bienes, subjetiva que instauró la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, podría justificar la consecución del principio de indemnidad en los casos de daños a los bienes, es decir en este caso, los daños materiales sufridos por un vehículo, en este caso como consecuencia de un accidente de circulación. De este modo, el art. 1.3. establece que “en el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en el artículo 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”. En el artículo 1902 CC se reconoce el principio de “restitutio in integrum”, de forma que al perjudicado se coloque en la situación que se encontraba antes de suceder el siniestro. No obstante, es doctrina jurisprudencial consolidada, que cuando se genera una diferencia importante entre el coste de la reparación y el valor venal del vehículo y en aras a no producir un enriquecimiento injusto del titular del vehículo, será el valor venal el que deba prevalecer.

Por tanto, tratándose de daños materiales como son los sufridos en el vehículo consecuencia de un accidente de tráfico, la reparación en especie será la más apropiada y la que debe prevalecer siempre que no resulte muy gravosa. Como es sabido, el resarcimiento

¹⁰ Al respecto, vid. CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, Cap. 21, 3ª ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2021, pp. 41 a 49; REGLERO CAMPOS, 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, Pamplona, 2007, p. 524; MUÑIZ DÍEZ, A.: “Indemnización de daños materiales causados a vehículos en accidentes de circulación. Criterios de Valoración”. *Cuadernos Derecho Judicial*, nº 2, Madrid, 1999, p. 225; SANTOS BRIZ, J.: *Derecho de la Circulación. Estudios*, Montecorvo, Madrid, 1976, págs. 69 y ss. También el mismo autor en “La reparación del vehículo accidentado y problemas jurídicos que planea”, *Revista Derecho Circulación*, nº 1, 1966, pp. 1-11. SÁINZ-CANTERO CAPARRÓS, M.B.: Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor, Comares, Granada, 2001, pp. 270; ROCA TRIAS, E.: *Derecho de Daños*, 3ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2000, pp. 181 y ss.; VICENTE DOMINGO, E.: “El daño”, *Tratado de responsabilidad civil*, 5ª ed., REGLERO CAMPOS, F. Y BUSTO LAGO, J.M. (coord.), 2014, pp. 401; HURTADO YELO, J.J.: “Valor venal y valor de afección En un accidente de circulación donde se producen daños materiales en el vehículo siniestrado, el perjudicado solicita que se le indemnice en el valor venal y valor de afección, ¿puede la compañía de seguro exigir que se proceda a la reparación del vehículo, en vez de indemnizar el valor venal y valor de afección?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, nº 161, La Ley, mayo 2012; 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*, nº12, 2014, pp. 108-136; ARROYO FIESTAS, F.J.: “Derecho del seguro, valor venal y valor de reparación. Derecho comunitario del Seguro y automóvil. Ofesauto”, *Cuadernos Derecho Judicial*, nº 25, Madrid, 1994, p. 275.

puede ser específico o por el equivalente pecuniario, dependiendo de la naturaleza del daño y de las circunstancias del caso, si bien además de tratarse de reparar daños materiales, el principio de reparación integral hace preferente el resarcimiento específico¹¹.

Se ha subrayado que la función de reparación de la declaración de responsabilidad civil consiste en la necesidad de restaurar la situación anterior al acto u omisión, llegando a identificarse la reparación total con la reparación “in natura”. En definitiva, la restitución del patrimonio del perjudicado a la situación anterior al hecho dañoso implicaría dar preferencia a la reparación del objeto dañado¹².

En este orden de cosas, y en los casos más frecuentes, como el planteado, aún cuando el coste de la reparación en forma específica es superior al valor venal, debe partirse de la prevalencia indemnizatoria de la reparación y su función de reintegración específica, sobre la indemnización compensatoria del valor venal del vehículo dentro de las funciones que en estos casos se proyectan en el Derecho de daños¹³.

En estos casos, una cuestión importante es la de determinar la indemnización que debe concederse cuando el daño ha recaído sobre un objeto usado, como ocurre en el vehículo accidentado con motivo de la circulación, o como ocurre en el presente caso, el vehículo siniestrado con motivo de un riesgo extraordinario como ha sido la inundación, pues en estos supuestos, puede ocurrir que el coste de reparación del bien sea superior al valor que el mismo bien tenga en el mercado. Se trata de determinar si en sede de daños materiales causados en accidentes de circulación, es decir, concretamente, los daños a vehículos de terceros deben ser indemnizados en su totalidad los daños y si la indemnización se llevará a cabo con la reparación in natura del vehículo, reponiéndolo al estado anterior al siniestro. Sobre esta cuestión se han pronunciado numerosas resoluciones, fundamentalmente de la llamada jurisprudencia menor, procedentes de las Audiencias Provinciales, las cuales, si bien tienen en cuenta las concretas circunstancias de cada caso, en todas ellas emerge el respeto y prevalencia del principio de reparación integral del perjuicio sufrido.

¹¹ 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 de este a través de la restitución específica o «in natura» del perjuicio”. (VICENTE DOMINGO, E: “El daño”, p. 401). Asimismo, YZQUIERDO TOLSADA, M: *Sistema de responsabilidad contractual y extracontractual*, Dykinson, Madrid, 2001, p. 477.

¹² REGLERO CAMPOS, 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, Pamplona, 2007, p. 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, p. 225.

¹³ CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, Cap. 21, 3ª ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2021, p. 43.

Entre otras, la SAP Las Palmas, Sec. 3ª, 5 junio 2009 (JUR 2009, 370810), la cual reconoce el derecho a tener un vehículo similar al que se tenía antes del siniestro, precisamente, tratándose de un supuesto donde el perjudicado es taxista de profesión, de forma que “se debe facilitar que el perjudicado tenga un vehículo en similares circunstancias que al momento justo anterior al golpe”¹⁴.

En definitiva, resulta reconocida la prevalencia de la reparación en forma específica, atribuyendo en la mayor parte de los casos la facultad de elección del perjudicado¹⁵, estableciéndose como límite a que la reparación en forma específica resulte material y

¹⁴ En idéntico sentido, vid. la SAP Barcelona, Sec. 13ª, 17 abril 2007 (JUR 2007, 271248), sobre un supuesto de daños a una motocicleta, reconoce la doctrina general sobre la reparación íntegra del daño. También la SAP Cádiz, Secc. 2ª, 9 febrero 2009 (JUR 2009, 198369), según la cual “la finalidad de la deuda indemnizatoria no es otra que reponer al perjudicado en el mismo estado que tenía antes de sufrir el daño, eliminando las consecuencias de éste de modo que, tras la indemnización, su patrimonio quede nivelado”. (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*, nº12, 2014, pp. 111 y 112).

¹⁵ La mayoría de la jurisprudencia reconoce que es el propietario quien tiene derecho a elegir la reparación o no el vehículo o bien, la indemnización correspondiente al valor de venal y al valor de afección. Así, entre otras, SAP de Sevilla, Sección 5ª, 7 Mayo 2009 (JUR 2009, 313237) y la SAP Gerona, Sección 1ª, 2 Noviembre 2009 (JUR 2010, 45596) según la cual: “Tanto esta Sección, como la segunda de esta Audiencia Provincial mantienen el criterio de que el propietario tiene derecho a reparar el vehículo y que el causante del daño, así como su compañía de seguros no pueden limitar tal derecho, por lo que debe ser indemnizado en el importe de la reparación, aunque ésta supere en exceso el valor del vehículo. Solamente, si se aprecia que con la reparación se ha producido o se producirá una mejora apreciable, será procedente reducir el importe de la indemnización a fin de evitar que se produzca un enriquecimiento injusto. Pero, la existencia de enriquecimiento injusto no puede basarse en la desproporción considerable entre el valor venal y el coste de la reparación, en primer lugar, porque el valor venal no coincide normalmente con el real que tenía el vehículo en el momento del siniestro y, en segundo, lugar, por que el derecho a la restitución íntegra se basa en una causa justa y solamente existiría el enriquecimiento injusto si realmente se sobrepasa la restitución íntegra. Por lo tanto, resulta procedente estimar el motivo del recurso, y conceder la indemnización solicitada, menos el 30%, pero deberá efectivamente repararse el ciclomotor, por lo que, lo procedente es que las demandadas, consignen la cantidad objeto de condena y una vez acreditada la efectiva reparación, podrá el Juzgado librar el correspondiente mandamiento de pago”.

Otra sentencia también relevante en orden a la concesión de la facultad de elección al propietario del vehículo o perjudicado, es la SAP Álava, Sección 2ª, 23 Febrero 2002 (JUR 2002, 219565) FD 1º, al disponer que: “[e]l criterio prevalente consiste en la «restitutio in integrum», de forma que el perjudicado tiene derecho a exigir la reparación de la cosa retornándola a su estado anterior al siniestro; sin embargo, cuando su valor de reparación y el valor venal resulte notoriamente desproporcionado, aunque la reparación resulte posible, cabe admitir la excepción a la regla general buscando siempre una solución intermedia que sea justa para el perjudicado y menos gravosa para el obligado al pago, que consiste aunque haya mediado la reparación real o efectiva, en fijar la indemnización en función del valor de mercado, aun cuando sea inferior al de reparación, entendiéndose que este valor es el del coste de un vehículo de similares características al siniestrado en la fecha que ocurrió el accidente, aun cuando no sea del mismo modelo y marca, pero que cumpla el mismo servicio y función a su propietario de forma que no se vea agraviado por el cambio en el siniestro padecido”.

jurídicamente posible y no requiera gastos desproporcionados¹⁶, o bien que la forma de indemnización venga establecida por la ley o en función a la posibilidad¹⁷, o que no resulte excesivamente onerosa¹⁸.

También se ha reconocido la facultad de elección de la reparación además de al perjudicado, al responsable siempre que no fuera demasiado gravosa u onerosa para éste en función del daño causado¹⁹. Así las cosas, no han faltado autores que otorgan al Juez la facultad de decidir sobre la forma de reparación más adecuada, en lugar de facultar al perjudicado, presupuesto el artículo 112 del Código Penal y con preferencia de la reparación específica siempre que no resulte imposible y demasiado gravosa para el responsable²⁰.

Es por ello, como ha sido dicho, en la mayoría de los pronunciamientos judiciales, no se concede el coste de reparación, sino el mismo más una franquicia a costa del acreedor, o “el valor venal con índices correctores a la alza” (STS 14 julio 2020 [RJ 2020, 2499]) , además de cuando el mismo excede del coste de adquisición de un vehículo nuevo de idéntica marca y clase, cuando se ha destruido totalmente la cosa, como en el presente caso y es imposible la reparación, o cuando el coste de reparación supera de forma desmesurada el valor venal del automóvil²¹.

Para la determinación del valor venal debe partirse previamente de la distinción entre valor venal, valor de afección y valor de reposición como conceptos indemnizatorios del vehículo siniestrado en torno a la necesidad de cumplimiento del principio de reparación integral que impregna el régimen de responsabilidad del artículo 1902 del Código Civil²².

De forma que, presupuesto el significado del valor de reposición, como exponente de la indemnización total y más cercano al principio de reparación integral, representado por

¹⁶ PANTALEÓN PRIETO, F: “Comentario artículo 1902”, *Comentarios Código Civil*, Ministerio de Justicia, Vol.II, Madrid, 1991, p. 2001.

¹⁷ ROCA TRIAS, E: *Derecho de Daños*, p. 181.

¹⁸ YZQUIERDO TOLSADA, M: *Sistema de responsabilidad*, op. cit. pág. 477.

¹⁹ LACRUZ BERDEJO, J.L.: *Elementos de Derecho Civil II, Derecho de obligaciones*, Vol. 2, Dykinson, Madrid, p. 328.

²⁰ SANTOS BRIZ, J.: *La Responsabilidad civil. Derecho sustantivo y Derecho procesal*, 7ª ed., Montecorvo, Madrid, 1993. Este autor defiende la determinación judicial de la forma de indemnización con prevalencia de la reparación específica, máxime lo dispuesto en los artículos 1096 a 1098 del Código Civil en sede de responsabilidad contractual. También VICENTE DOMINGO, E: “El daño”, p. 401.

²¹ CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, p. 43.

²² DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P.: “Vehículo accidentado”, p. 108.

la indemnización correspondiente al valor de adquisición del vehículo de similares características (mismo segmento/categoría, antigüedad y kilometraje aproximados) con el fin de contabilizar también el uso que se le daba al vehículo siniestrado, el valor venal constituye el valor real de la cosa dañada, el valor de compra de un vehículo de las mismas características que el siniestrado, se entiende antes del siniestro²³. Si bien debe contemplarse la depreciación que progresivamente ha ido sufriendo por el uso. Se identifica con el valor de mercado del vehículo en el momento anterior al daño, sin incluir ni la afección personal por el bien perdido, ni la utilidad que aquel prestaba. Su determinación se hace con arreglo a unas tablas utilizadas por los establecimientos de compraventa 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 marca, modelo y antigüedad²⁴.

Por tanto, el valor venal se configura en la doctrina jurisprudencial como el valor de mercado del vehículo de características similares al siniestrado. Entre otras muchas, las SAP Cádiz (Sec. 2ª), 9 febrero 2009 (JUR 2009, 198369). Precisamente Jaén (Sec. 2ª) 19 enero 2012 (JUR 2012, 64399). Esta última precisa que el valor venal “debe ser calculado conforme a las guías publicadas y de uso general en el sector de compraventa de vehículos (GANVAM).

El valor venal opera como límite del derecho de reparar el vehículo y es por ello que la doctrina considera que además de los casos en los que no se vaya a efectuar la reparación del vehículo, cuando los daños sean de difícil o imposible reparación o cuantiosos y fundamentalmente en los casos donde el valor de reparación es muy superior y notoriamente desproporcionado al valor de mercado del vehículo, debe acudir al valor venal, es decir al valor de mercado del vehículo a los efectos de delimitar o limitar el importe de la indemnización²⁵, o el coste de un vehículo nuevo de las mismas condiciones al siniestrado²⁶.

²³ ARROYO FIESTAS, F.J.: “Derecho del seguro, valor venal y valor de reparación. Derecho comunitario del Seguro y automóvil. Ofesauto”, *Cuadernos Derecho Judicial*, nº 25, Madrid, 1994, p. 275.

²⁴ SOLER PASCUAL, L.A.: “La problemática indemnizatoria de la reparación del vehículo siniestrado. Justicia versus enriquecimiento injusto”, *Revista Práctica de Tribunales*, nº 37, La Ley, Madrid, 1997, p. 3.

²⁵ REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación*, p. 525.

²⁶ 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, Aranzadi, Pamplona, 2011, p. 3, SOLER PASCUAL, L.A.: “La problemática”, p. 3.

En todo caso y en aras a la búsqueda de la total reintegración, se ha partido también de la consideración del automóvil como bien “fungible” y por ende, la posibilidad de ser sustituido por un vehículo nuevo, como en el caso planteado, máxime encontrarnos con un vehículo siniestrado casi nuevo, aunque no ha sido reconocido prácticamente en la Jurisprudencia, podría llegarse a una solución parecida, considerando la indemnización como “el valor de venta del vehículo posteriormente siniestrado, más un «plus» variable, con el que seguramente se alcanza el coste de reposición de un vehículo equivalente”²⁷.

Por tanto, en estos casos, no obstante, la prevalencia del derecho a la reparación y cobro de la indemnización por reparación, existen situaciones que impiden pueda acordarse el resarcimiento de este modo. En efecto, en los casos de siniestro total, como el presente caso, de reparaciones antieconómicas y técnicamente imposibles cuyo valor es desproporcionado y excesivamente más altas que la correspondiente al valor venal del vehículo. En estos casos la tendencia ha sido que la reparación debe ser sustituida por una indemnización, pues no cabe duda de que el valor venal impide el cumplimiento del principio de reparación integral del daño, pues no restituye en ningún caso el daño que sufre la víctima cuando pierde su vehículo. En estos casos, la jurisprudencia menor se refiere a una indemnización que cubra una cantidad entre ambos valores, es decir entre el valor venal y el valor de reparación²⁸.

Es por ello que, se introduce el concepto del “valor en uso” del automóvil que viene conformado por el valor venal más el llamado “valor de afección” que consiste en el valor venal incrementado en un porcentaje que oscila entre el veinte y el cincuenta por ciento del valor en venta que tenía el vehículo en el momento del accidente²⁹, como dispone la SAP Córdoba, Sec. 1ª, 25 septiembre 2009 (JUR 2009, 66655) y que tiene

²⁷ CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, p. 44.

²⁸ En este sentido se han pronunciado, entre otras, las SAP Álava, Sec. 1ª, 31 julio 2014 (JUR 2014, 256901), SAP Pontevedra, Sec. 1ª, 27 marzo 2000 (AC 2000, 3742) y las SSAP Girona, Sec. 2ª, 13 marzo 2000 (AC 2000, 4984), 28 febrero 2007 (JUR 2007, 244717), entre otras.

²⁹ A este respecto y en cuanto una indemnización a partir del valor venal, CARRASCO PRERA, ha establecido los siguientes criterios: “El primero de ellos es el de conceder sobre el valor venal un determinado porcentaje más del mismo (20, 30, 45, 50 y hasta el 95%). El segundo es el de conceder el valor venal más la mitad de la diferencia entre éste y el coste de reparación. El tercero es conceder como indemnización la diferencia entre el valor venal y el coste de reparación. 3) No se reconoce al actor el derecho a ser indemnizado en el coste presupuestado de reparación cuando no se ha procedido a reparar o no se ha manifestado y probado la intención de hacerlo. En estos casos, la jurisprudencia confirma el derecho a recuperar el valor venal del vehículo, incrementado con factores correctores de difícil definición, tales como el «valor de afección», las «molestias» derivadas de la paralización del vehículo, los costes y gastos asociados a aquélla, la «utilidad» que el vehículo reportaba al acreedor, etcétera. 4) No se indemniza con el coste de reparación, sino con el valor de mercado, cuando el vehículo no estuviera destinado al uso por su dueño sino a la reventa; en tal caso, el dueño sólo pierde lo que hubiera sacado por él mediante su venta, y al dañante se le impone en estos casos una venta forzosa. En general, hay que negar que pueda indemnizarse con el coste de reparación cuando se trate de bienes en los que el actor carece de interés de uso (CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, p. 47).

como finalidad cubrir las molestias e inconveniencias que ha de padecerla persona que pierde un coche y ha de adquirir uno nuevo y que representa la utilidad que el automóvil según sus características reporta al propietario acorde con el fin o necesidad que al propietario le satisface³⁰. o decisivo será entonces el valor del uso que el bien “comporte para su dueño, y no su precio en el mercado”. Aún más, máxime la posibilidad de que el vehículo comprado en un mercado de segunda mano, no fuese el que se desea, con precio no equivalente al de compra, o estuviese afectado por defectos ocultos³¹, así como los caracteres o rasgos especiales del vehículo siniestrado “que lo hacen especialmente apropiado para su dueño y difícilmente intercambiable”, hacen que se tenga en cuenta el valor de compra de sustitución, e incluso estableciéndose la posibilidad como en el presente caso de que se utilice el dinero obtenido para la adquisición de un nuevo vehículo, si bien habrá que ajustarse al caso concreto ³². Además, en el presente caso, desde un punto de vista económico, declarado siniestro total el vehículo, ante la imposibilidad de la restauración “in natura”, requiere una indemnización que corresponda entre “una suma intermedia entre el valor venal y el valor en reparación, próxima a la que viene denominándose «valor en uso», para compensar las perjudiciales consecuencias que conlleva la desposesión del vehículo, pues el uso del automóvil reporta para el perjudicado superiores ventajas de las que obtendría por la mera recuperación de su valor y, además, difícilmente podría conseguir en el mercado un vehículo de idénticas características al destruido, y si así fuera ello supondría unos gastos y molestias, «valor en uso» que viene siendo cifrado en un 20%, utilizando la facultad moderadora de la responsabilidad concedida por el CC”³³.

De esta forma, la SAP Barcelona, Sec. 19ª, 10 julio 2014 (JUR 2014, 268352), FD 2º, se refiere en estos casos a la aplicación de la llamada teoría eclética “[q]ue mantiene la procedencia de fijar una indemnización más equitativa superior al simple valor venal e inferior a su coste de reparación, atendiendo al denominado valor en uso de acuerdo con el cual la reparación no podrá constituir para el agraviado un enriquecimiento injusto, sino equivalente a lo que costaría adquirir un vehículo de similares características al perdido, teniendo en cuenta su antigüedad, depreciación por el uso, y de otro lado una serie de gastos inherentes a su transmisión como matriculación, impuestos iniciales que

³⁰ SOLER PASCUAL, L.A.: “La problemática”, p. 3.

³¹ En este sentido, la STS 3 marzo 1978 (RJ 1978, 759) y como límite a la reposición, dispone que “aun cuando la cuantía de 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.”

³² CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, p. 47.

³³ CARRASCO PERERA, A.: *Derecho de Contratos*, p. 48.

comprenden asimismo el valor de afección que dicho vehículo tenía, para el agraviado y que de ordinario viene cifrándose oscilando entre 20 % y 30 % del valor venal que tenía el vehículo en el momento de producción del siniestro”³⁴.

Es por ello por lo que, entendemos en este caso que la cantidad a reclamar sería como mínimo de un 20% de los 19.000 euros que constituye el valor venal y que podría llegar a una cifra cercana a los 10.000 euros correspondientes a la diferencia con el precio del nuevo vehículo y modelo de diésel. Dependerá de las circunstancias del caso y de las pruebas aportadas la justificación de obtener una cantidad superior, dentro de los límites del enriquecimiento injusto.

8. Conclusiones

- 1- En el presente caso, el CCS indemniza 19.000 euros a la propietaria del vehículo siniestrado como consecuencia del riesgo extraordinario provocado por una inundación. En efecto, según el art. 8.1 ECCS “El Consorcio estará obligado a satisfacer las indemnizaciones derivadas de siniestros producidos por acontecimientos extraordinarios a los asegurados que hayan satisfecho los correspondientes recargos en favor de aquel y se encuentren en alguna de las situaciones siguientes: a) Que el riesgo extraordinario cubierto por el Consorcio no esté amparado por póliza de seguro. Además, conforme al art. 6.2 a) ECCS, “a los efectos exclusivamente de la cobertura del Consorcio”, son considerados riesgos situados en España “los vehículos con matrícula española”.
- 2- En cuanto a la consulta planteada y sobre si debe el CCS o en su caso la aseguradora satisfacer la cantidad de 10.000 euros que corresponde a un vehículo nuevo de la misma marca y modelo, pero diésel, al no ser fabricado el mismo en gasolina, entendemos que la respuesta variará según la propietaria tuviera suscrito un seguro voluntario de daños o de responsabilidad civil o el obligatorio de responsabilidad civil. Asimismo, habrá que tener en cuenta el condicionado del contrato para determinar el alcance de la indemnización.
- 3- En este caso, conforme al apartado 4 del Anexo II.A. 2. Resolución de 28 de marzo de 2018, de la DGSFP, por la que se aprueban los recargos en favor del CCS en materia de seguro de riesgos extraordinarios a satisfacer obligatoriamente por los asegurados, aunque en el primera apartado establezca que “La cobertura de los riesgos extraordinarios alcanzará a los mismos bienes y las mismas sumas aseguradas que se hayan establecido en las pólizas de seguro a efectos de la

³⁴ Entre otras, vid. SSAAPP Huesca 11 enero 1994, Alicante 24 enero 1994, Asturias 1 diciembre 1994, Zaragoza 15 junio 1998, Baleares 27 febrero 1998, Palencia 14 abril 1997.



cobertura de los riesgos ordinarios”, en el 2º apartado dispone que: “No obstante lo anterior: a) En las pólizas que cubran daños propios a los vehículos a motor la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará la totalidad del interés asegurable aunque la póliza ordinaria sólo lo haga parcialmente. b) Cuando los vehículos únicamente cuenten con una póliza de responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles, la cobertura de riesgos extraordinarios por el Consorcio de Compensación de Seguros garantizará el valor del vehículo en el estado en que se encuentre en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro según precios de compra de general aceptación en el mercado”.

- 4- Por tanto, en el caso de que la propietaria hubiera concertado un seguro de daños o de RC voluntario, podría reclamar al CCS la diferencia de los 10.000 euros respecto del precio de adquisición del vehículo, lo que no podría obtener en el caso de que solo contase exclusivamente con una póliza de seguro obligatorio de responsabilidad civil, ni del CCS, ni de la propia compañía aseguradora. En estos casos, presupuesto un equilibrio entre el principio de reparación integral y el enriquecimiento injusto del perjudicado, se podría reclamar al CCS además del valor venal, un porcentaje correspondiente al llamado valor de afección, cantidad equivalente a lo costaría adquirir un vehículo de similares características al siniestrado. Esta cantidad, conforme a la práctica judicial, vendría representada por un porcentaje desde un 20% hasta un 50 % de los 19.000 euros satisfechos, teniéndose en cuenta las circunstancias del caso y las pruebas aportadas dentro de los límites del enriquecimiento injusto del perjudicado.