



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **237/2012**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 8 de octubre de 2012, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por la Ilma. Sra. Secretaria General de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 7 de marzo de 2012, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (expte. **71/12**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 28 de abril de 2010, x presenta escrito donde expone que el día 11 de diciembre de 2009, cuando circulaba conduciendo el automóvil de su propiedad marca Citroën, modelo Berlingo, matrícula --, por la carretera C-2, a la altura del punto kilométrico 1.100 de Librilla, como consecuencia de un resalto que no reúne las condiciones apropiadas, sufrió daños en su vehículo cuya reparación ha ascendido a 387,44 euros, según factura de un taller que acompaña a su reclamación. Junto con la factura envía diversa documentación relativa al automóvil siniestrado. También afirma adjuntar cuestionarios cumplimentados por dos testigos del accidente, sin embargo dichas declaraciones no figuran incorporadas a la reclamación.

Considera el reclamante que los daños sufridos lo han sido a consecuencia del deficiente funcionamiento del servicio regional de mantenimiento de carreteras, al no mantener la vía pública de su titularidad en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen quede normalmente garantizada. Solicita como indemnización la cantidad de antes mencionada.

SEGUNDO.- Con fecha 29 de junio de 2010 el órgano instructor dirige escrito al interesado por el que le requiere para que mejore la solicitud mediante la aportación de diversa documentación. Se le solicita también para que acredite la realidad del suceso mediante testigos de los hechos y atestado de las fuerzas de seguridad intervinientes, en su caso.

Finalmente, se le indica que podrá acompañar cuantas alegaciones, documentos e informaciones estime oportunos, así como la proposición de prueba, de acuerdo con lo previsto en el artículo 6 del Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo (en adelante RRP).

El interesado atiende el requerimiento mediante la presentación de la documentación que se le pidió, entre la que figuran dos cuestionarios planteados por la compañía aseguradora del vehículo a los dos ocupantes del mismo en el momento de ocurrir el accidente, coincidiendo ambos en que el siniestro se debió a la altura del resalto y que el automóvil circulaba a 20 km/h.

TERCERO.- Con la misma fecha la instructora dirige escrito a la Dirección General de Carreteras solicitando informe sobre los siguientes extremos:

1. Titularidad de la carretera.
2. Realidad y certeza del hecho lesivo.
3. Existencia de fuerza mayor o actuación inadecuada del perjudicado o de un tercero.
4. Constancia de la existencia de otros accidentes en el mismo lugar.
5. Presunta relación de causalidad entre el siniestro y el funcionamiento del servicio público de carreteras.
6. Imputabilidad a la Administración y responsabilidad atribuible a otras Administraciones.
7. Indicar si la carretera se hallaba con señalización (limitación de velocidad, obras, peligro, etc.) u otra consideración que sea pertinente significar.
8. Valoración de los daños alegados.
9. Aspectos técnicos en la producción del daño.
10. Cualquier otra cuestión que se estime de interés.

El informe fue evacuado por el Servicio de Conservación de dicho Centro Directivo en el siguiente sentido:

"La carretera C2, hoy con nueva denominación RM-C2, donde según el reclamante ocurrió el accidente, pertenece a la red de carreteras administrada por esta Comunidad Autónoma.

Inspeccionada la carretera en el tramo de la misma, donde se dice tuvo lugar el accidente el día 11 de diciembre de 2009, no se observa resalto alguno en la carretera capaz de producir la rotura del cárter del vehículo, daño indicado en la reclamación patrimonial efectuada por x.

Al no aportar fotografías en su reclamación del estado de la carretera en el momento de producirse el accidente, ni documento alguno que corrobore lo manifestado o defina las características del resalto, tampoco se puede opinar sobre el mismo.

Desde la fecha indicada del accidente hasta el día de hoy, no se han realizado labores de conservación que hayan podido modificar la situación de la carretera en ese momento en cuanto al motivo por el cual se dice tuvo lugar el accidente se refiere".

CUARTO.- Mediante escrito, también fechado el 29 de junio de 2010, la instructora solicita al Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras informe sobre los siguientes extremos:

1. Valor venal del vehículo en la fecha del accidente.
2. Valoración de los daños del vehículo atendiendo al modo de producirse el siniestro.
3. Ajuste con la realidad de los daños reclamados en relación a la reparación del vehículo que figura en la factura presentada por el reclamante.
4. Cualquier otra cuestión que se estime de interés.

El Jefe del citado Parque emite, con fecha 28 de octubre de 2010, informe en el que tras manifestar que la factura presentada por el reclamante ha de considerarse correcta tanto en lo que se refiere al coste de las piezas y materiales, como a la mano de obra, indica que, sin embargo, disiente de la versión dada por aquél en el sentido de que los daños que presenta el vehículo (rotura del cárter) se pudieran producir como consecuencia de pasar por encima del resalto existente en el punto en el que dice se produjo el siniestro. Afirmar el informante que el resalto al que se refiere el interesado es lo que se conoce como un reductor de velocidad (RDV), cuyas características vienen descritas por la Orden del Ministerio de Fomento núm. 3053/2008, de 23 de septiembre, cuya entrada en vigor estaba prevista, según lo establecido en su Disposición final segunda, para el 29 de octubre de 2010, lo que significa que en la fecha de ocurrencia del siniestro la disposición antes mencionada no se encontraba aun en vigor, no obstante los resaltos de la red de carreteras estaban en esa fecha adaptados a la citada normativa.

A lo anterior añade el técnico informante lo siguiente:

"De todas formas, tras comprobar el resalto hemos visto que es del tipo ?prefabricado?, de caucho, fijado al suelo mediante tornillos, y, en principio, no parece tan ?agresivo? como para provocar el siniestro que describe el reclamante.

Para determinar en una prueba real si el vehículo del reclamante ha podido, efectivamente, romper el cárter del coche al pasar por el resalto habría que determinar, en una primera aproximación, la altura del resalto en su parte más alta y la altura, respecto al suelo, de los bajos del vehículo, en su parte más baja, que suele ser, como en este caso ocurre, el cárter del motor.

Se han medido dichas cotas y se ha determinado que el resalto, en su parte central, que es la más alta, mide 4 cm, mientras que el cárter del vehículo del reclamante un Citroën Berlingo, con motor de 51 kw de potencia, equipado con cárter de aluminio- y más concretamente la parte de éste en donde se sitúa el tapón de vaciado que es la parte más baja de este tipo de cárter- se encuentra a 14 cm del suelo.

A primera vista, no parece posible que haya impactado dicho cárter con el resalto de la carretera pues aún quedaría 10 cm de tolerancia ($14-4 = 10$), sin embargo, las condiciones más desfavorables se producirían cuando el vehículo, que viene circulando a una determinada velocidad, le accionamos el freno de servicio al entrar en el

resalto.

Cuando es frenado un vehículo que se encuentra en movimiento, la fuerza de inercia (que aumenta con la velocidad y masa del vehículo) aplicada a su centro de gravedad (que podemos suponerlo, por ejemplo a una altura de 50 cm del suelo) forma con las fuerzas de frenado (que se suponen situadas en el suelo, en los puntos de contacto de los neumáticos con el suelo, y que son de sentido contrario a la fuerza de inercia) un par que obliga a inclinarse hacia abajo al vehículo en su parte delantera, mientras que en la trasera ocurre lo contrario. Podemos decir, pues, que el peso del vehículo ha sido transferido en parte al eje delantero, al mismo tiempo que el trasero se ha deslastrado.

Obtendremos, pues, al aplicar los frenos, una basculación del vehículo sobre el eje delantero, por efecto de la suspensión, que hace que, en estas condiciones dinámicas, el cárter quede a menor altura del suelo.

Con la colaboración de x, Encargado General de este Parque (que ha diseñado un utensilio para situarlo bajo el cárter de un vehículo de la misma marca, modelo y equipado con el mismo tipo de motor que el del reclamante), hemos comprobado en una pista la mínima altura a la que quedaría el cárter del coche tras frenar bruscamente -con bloqueo de ruedas y accionamiento de ABS- cuando iba circulando a 50 km/h, que era la velocidad máxima permitida por la carretera en donde, según el reclamante, se produjo el siniestro, con dos personas montadas en su interior (conductor y acompañante, cuyos pesos medios aproximados son de 75 kg cada uno).

Tras la prueba, se ha comprobado que el cárter baja 6 cm, con lo que, en teoría, aún quedarían, como mínimo, 4 cm de tolerancia ($14-6-4 = 4$) hasta que llegara a tocar el cárter en la parte alta del resalto.

Sin embargo, esa distancia teórica de 4 cm sería, en realidad, aún mayor, por la razón siguiente:

El resalto tiene 44 cm. de largo, medido en dirección paralela al de circulación de los vehículos sobre él -eje de la carretera-, y, por tanto, desde la parte más alta a la más baja, de cada uno de los lados, habría una distancia de 22 cm.

El cárter del vehículo del reclamante se encuentra adelantado respecto a las ruedas del eje delantero, en el punto de contacto de éstas con el suelo, siendo la distancia, en horizontal, en dirección paralela al eje de simetría longitudinal del vehículo, desde el eje delantero del vehículo hasta el punto más bajo del cárter, de 15 cm.

Por tanto, cuando la zona mas baja del cárter del vehículo se encuentra sobre la parte más alta del resalto, las ruedas del vehículo se encuentran ya pisando dicho resalto, situadas a 7 cm desde el comienzo del resalto, lo que hace que el cárter del coche se encuentre a más de 4 cm.

Se demuestra, por tanto, que fue imposible que la rotura del cárter del vehículo fuera provocada por el resalto al que alude el reclamante en su escrito, siempre que el vehículo circulara a una velocidad igual o inferior a 50 km/h.

Además de eso, debido al material del que está construido dicho resalto -que ya hemos indicado que es de caucho- es bastante improbable que, aun habiendo rozado el cárter en dicho resalto, haya sido capaz de romperlo.

Más aún, hemos supuesto en todo lo que llevamos dicho hasta ahora que el vehículo del reclamante no llevaba cubrecarter, pues, si en realidad iba equipado con el (cosa que desconocemos), entonces es mucho más difícil aún que hubiera roto el cárter en el resalto, aun rozando el cubrecarter en él.

En resumen, en nuestra opinión, el señor x no pudo haber tenido el siniestro que menciona en su escrito de reclamación si, realmente, iba circulando a una velocidad igual o inferior a 50 km/h, que era la máxima permitida en esa carretera".

QUINTO.- Conferido trámite de audiencia al reclamante al objeto de que pueda examinar el expediente, formular alegaciones y presentar cuantos documentos y justificaciones estime pertinentes, aquél no hizo uso del mismo al no comparecer ni presentar alegación alguna.

SEXTO.- Seguidamente la instrucción dicta propuesta de resolución en sentido desestimatorio al considerar que no ha quedado acreditada la concurrencia de los requisitos exigidos en el artículo 139 y siguiente de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC).

SÉPTIMO.- Con fecha 7 de marzo de 2012 se ha recabado el Dictamen preceptivo del Consejo Jurídico acompañando el expediente administrativo.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El Consejo Jurídico ha de ser consultado preceptivamente en las reclamaciones que, en concepto de responsabilidad patrimonial, se formulen ante la Administración regional, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico

SEGUNDA.- Legitimación, plazo para reclamar y procedimiento.

El reclamante ostenta legitimación activa, puesto que ha acreditado en el expediente ser el propietario del vehículo presuntamente dañado.

En cuanto a la legitimación pasiva, corresponde a la Administración regional, al ser la carretera donde se produce el accidente de titularidad regional, como se desprende de la documentación incorporada al procedimiento.

En lo que a la temporaneidad de la acción se refiere cabe afirmar que, a tenor de lo dispuesto en el artículo 142.5 LPAC, el derecho a reclamar se ha ejercitado dentro del plazo legalmente establecido, toda vez que se señala como fecha de ocurrencia de los hechos la del 11 de diciembre de 2009 y la reclamación se interpuso el día 28 de octubre de 2010 y, por lo tanto, antes de que transcurriera un año entre ambas fechas.

Por último, cabe afirmar que el procedimiento seguido respeta, en términos generales, lo dispuesto tanto en la LPAC como en el RRP.

TERCERA.- Sobre la concurrencia de los requisitos que determinan la responsabilidad de la Administración.

La responsabilidad patrimonial de la Administración supone, según se desprende de los artículos 139 y siguientes LPAC, la concurrencia de los siguientes presupuestos:

1. La existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.
2. El daño ha de ser antijurídico, en el sentido de que la persona que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportarlo, de acuerdo con la Ley.
3. La imputabilidad de la Administración frente a la actividad dañosa.
4. La relación de causa a efecto entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, nexo causal que implica la necesidad de que el daño sea consecuencia exclusiva del funcionamiento normal o anormal de un servicio público o actividad administrativa en relación directa e inmediata.
5. Ausencia de fuerza mayor.

Por otro lado, la causación de la lesión resarcible puede provenir tanto de una acción como de una omisión de los servicios públicos. En el supuesto que nos ocupa el reclamante sitúa la causa generadora de los daños en una omisión, por cuanto considera que los servicios de conservación de la Dirección General de Carreteras no mantenían el resalto en condiciones que garantizaran la seguridad de los que transitaban por la vía pública. Pues bien, sólo si se consigue establecer una relación de causa a efecto entre la mencionada omisión y el daño alegado podría ser estimada la reclamación, pues el hecho de que la responsabilidad patrimonial de la Administración sea objetiva sólo exige de prueba de existencia de culpa, pero no del imprescindible nexo de causalidad entre la conducta de los servicios públicos y el daño.

En el presente caso no resulta de las actuaciones practicadas prueba suficiente de los hechos alegados por el reclamante, ni por consiguiente de la realidad y certeza del evento dañoso y de su conexión causal con el servicio público viario. Estos extremos sólo encuentran justificación en la afirmación del x y las de unos testigos que viajaban en el vehículo siniestrado y, por tanto, se supone que se encuentran vinculados con el conductor al menos con una estrecha relación de conocimiento, por lo que tienen un débil valor probatorio insuficiente para tener por ciertos los hechos invocados. Los servicios de la Administración viaria no tuvieron, en su momento, conocimiento del siniestro, ni han podido con posterioridad verificar los hechos alegados por el reclamante, sin que tampoco se haya aportado atestado policial acreditativo de la realidad de los hechos.

Este Consejo Jurídico ha tenido ocasión de pronunciarse sobre asuntos sustancialmente iguales al presente, en los que no existió atestado policial del accidente que acreditase la existencia del bache que se alegaba por el interesado (Dictámenes 212/2002 y 137/2003) o, constando el bache en cuestión (comprobado *a posteriori*), no existían elementos de juicio suficientes para considerar acreditada la relación de causalidad entre su existencia y los daños por los que se reclamaba indemnización (Dictámenes 99 y 128/2004), además de otras circunstancias concurrentes que llevaban a la conclusión desestimatoria de las reclamaciones.

También se señalaba en estos Dictámenes que la realización del atestado resulta esencial no ya sólo para que pueda acreditarse que el reclamante circulaba por el lugar en cuestión el día y hora que manifiesta, sino que la presencia policial poco tiempo después del accidente permite un examen de las circunstancias concurrentes en el presunto accidente que resulta trascendental para el enjuiciamiento de pretensiones como las que se deducían en aquellos supuestos y también en el que ahora nos ocupa. En este sentido, resulta evidente que, en el estado actual de facilidad de las comunicaciones, no puede aceptarse que el deber del afectado de comunicar en tal momento el siniestro (para lo que existen, incluso, números telefónicos de coordinación de emergencias) constituya un deber excesivo, antes al contrario, se estima que es una carga para el que pretenda, luego, deducir una pretensión indemnizatoria como la del caso. Frente a ello, y como indicamos en el Dictamen 212/2002, si el interesado, por la escasa relevancia de los daños, opta por no avisar a la Guardia Civil para que constate en dicho momento el accidente, deberán concurrir otras circunstancias de muy especial consistencia que lleven a la convicción de la ocurrencia del accidente tal y como lo relata el reclamante, y que aquél es causa eficiente de los daños por los que reclama, sin que, en el caso que nos ocupa, las circunstancias alegadas por el mismo sean indicios lo suficientemente concluyentes para tener por cumplidamente acreditados los hechos en que basa su pretensión.

No obstante, ha de señalarse que, aun cuando se admitiera a efectos dialécticos la producción del accidente en las circunstancias invocadas por el reclamante, tampoco ha quedado probado que existiese un deficiente funcionamiento del servicio de conservación de la carretera en lo que se refiere al resalto que se señala como origen del siniestro. Es más, del extenso y bien documentado informe aportado por el Jefe del Servicio del Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras cabe inferir por un lado, que el RDV cumplía con los requisitos técnicos exigidos por la normativa aplicable y, por otro, que en ningún caso circulando a la velocidad máxima permitida, es decir, 50 km/h., resulta posible, atendiendo a las características del RDV y del vehículo siniestrado, que se produjese la rotura del cárter del mismo, de donde se deduce que los daños alegados podrían tener como causa eficiente la excesiva velocidad a la que probablemente circulaba el automóvil siniestrado.

Cabe finalmente señalar que del contenido de este informe técnico tuvo conocimiento el reclamante en trámite de audiencia, sin que lo impugnase al no comparecer ni formular alegación alguna en dicho sentido.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

CONCLUSIÓN

ÚNICA.- Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación en tanto no se ha acreditado el nexo causal entre el daño alegado y el servicio público regional de carreteras.

No obstante, V.E. resolverá.

