



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **55/2013**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 5 de marzo de 2013, 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 8 de agosto de 2012 y 17 de enero de 2013, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (expte. **273/12**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 8 de abril de 2010, x presenta escrito de reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración regional, como consecuencia de los daños padecidos mientras circulaba por una carretera de titularidad regional.

Relata el reclamante que el 15 de enero de 2010, sobre las 9 horas, sufre un accidente de circulación en la carretera RM-301, con salida de la vía y vuelco, que imputa a la inadecuada señalización vertical existente en una rotonda de acceso a la nueva autovía RM-1, que le indujo a error acerca de qué vía tomar.

Precisa el reclamante que, una vez en la rotonda y con la intención de dirigirse a Santomera por la citada autovía, observa una señal de prohibido ubicada en la derecha de la vía de salida, por lo que entiende que no es de salida de la rotonda, sino de entrada a la misma. En consecuencia, sale de la rotonda por el camino de servicio, que es un tramo sin salida y sin señalización, que finaliza bruscamente en las barreras de protección de la autovía, con un terraplén a la derecha, por el que se precipita para evitar el choque con la bionda, volcando el vehículo y sufriendo el conductor policontusiones de las que hubo de ser atendido en el Hospital "Los Arcos".

Solicita ser indemnizado con 23.101,47 euros en concepto de lesiones -61 días impeditivos, secuelas (3 puntos por cervicalgia postraumática) y gastos médicos- y daños materiales (15.925,38 euros por reparación del vehículo y 1.229,60 por gastos de depósito del coche a la espera de la reparación).

Acompaña la reclamación de los siguientes documentos:

- Reportaje fotográfico de la rotonda y del final de la vía, así como de la situación en que quedó el vehículo, volcado sobre un costado.

- Permiso de circulación a nombre del reclamante.

- Informe de la atención recibida en urgencias.

- Informe pericial que concluye afirmando que la causa del accidente radica en la defectuosa señalización vertical existente en la rotonda.

- Certificación del Jefe del Destacamento de Tráfico de Murcia de la Guardia Civil, según la cual consta en los archivos de la unidad que el 15 de enero de 2010, sobre las 9 horas, una patrulla efectuó auxilio por accidente de tráfico en la vía de servicio, a la altura del kilómetro 14,5 de la RM-1 (Zeneta-San Javier), al reclamante, conductor del vehículo accidentado. El siniestro, consistente en salida de vía, se produce en un tramo de la RM-1 sin salida, influido por la luminosidad existente y la inadecuada señalización de la vía. Informa, asimismo, que del hecho no se instruyen diligencias.

- Informe de valoración del daño corporal sufrido.

- Documentación acreditativa de los gastos sanitarios por los que reclama (médico y fisioterapia).

- Informe de tasación de los daños del vehículo, por valor de 15.925,38 euros.

SEGUNDO.- El 25 de junio de 2010, la Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial, actuando en calidad de instructora, comunica al reclamante la información prescrita por el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC) y le requiere para que subsane y mejore su solicitud aportando copia compulsada de diversa documentación que enumera y los medios de prueba de que intente valerse.

En contestación al requerimiento, el interesado presenta copia compulsada de la documentación indicada por la instructora y propone prueba documental ?la aportada al procedimiento por él mismo-, pericial del autor del informe que acompaña a su solicitud inicial y testifical de los agentes de la Guardia Civil que le asistieron tras el accidente.

TERCERO.- Recabado el preceptivo informe de la Dirección General de Carreteras, se remite el del Parque de Maquinaria, unidad adscrita a dicho centro directivo. Del referido informe destacan los siguientes extremos:

- El valor venal del vehículo a la fecha del accidente es de 14.370 euros.
 - La tasación de los daños del coche es correcta, no así la factura por el depósito del automóvil en el taller, pues el cómputo de los días de estancia debería comenzar días después de la fecha consignada en la factura.
 - Con apoyo en el reportaje fotográfico del informe pericial de parte que obra en el expediente, se afirma que a unos 100 metros antes de la rotonda, se le advierte de que entra en una zona de obras durante 10 kilómetros, con limitación de velocidad a 60 ó 40 km/h y con señales de advertencia de obras (P-18) y otros peligros (P-50). Señala que una de las causas probables del accidente es una velocidad inadecuada.
 - La señal de prohibido el paso a la que el conductor se refiere como confusa, indica que está prohibido entrar por el carril izquierdo del camino de servicio, pues éste es de doble sentido.
 - El vehículo no estaba al corriente de la ITV, por lo que el accidente pudo estar provocado por un mal funcionamiento de uno o varios sistemas del vehículo.
- Asimismo, se remite el informe de una consultora (--), que en calidad de Coordinador de Seguridad y Salud de la obra, responde a las cuestiones planteadas por la instrucción. Del mismo destacan los siguientes extremos:
- La vía donde se produjo el siniestro no forma parte de la red regional de carreteras, al haber sido convertida en vía de servicio de la Autovía RM-1. Como tal vía de servicio, se encontraba en obras ya que en ella, en las proximidades del lugar de accidente, estaba en construcción un paso inferior bajo la autovía.
 - El mantenimiento de los elementos de seguridad de la vía, dado que se encontraba en obras, correspondía a la empresa constructora: UTE -- (--).
 - En la actualidad, se ha terminado la construcción del paso inferior y se ha realizado la conexión con los caminos de acceso a fincas, eliminando escalones laterales y desniveles. Se han retirado los carteles y señales de obra, incorporando en la glorieta de entrada a Sucina un cartel-flecha con la indicación "camino de servicio" para señalizar la entrada a la vía de servicio.
 - En el momento del siniestro existía un cartel general de aviso de obras a la salida de Sucina. En la vía de servicio existían dos señales verticales, una de escalón lateral y otra de indicación de trazado.

CUARTO.- El 13 de marzo de 2012 el reclamante solicita la expedición de un certificado acreditativo del silencio administrativo, que se expide el 16 de abril siguiente.

QUINTO.- Conferido trámite de audiencia al reclamante y a la empresa contratista de la Administración encargada de la ejecución de las obras de la Autovía, sólo esta última presenta escrito de alegaciones el 5 de julio de 2012.

Según la empresa, la causa del accidente es la conducta del perjudicado, pues el siniestro se habría evitado de haber prestado atención a la señalización vertical ubicada en la rotonda y ajustando la velocidad a las circunstancias del camino de servicio en el que se internó tras abandonar la rotonda. Se afirma, asimismo, que toda la zona estaba debidamente señalizada, conforme a las normas establecidas por las instrucciones de carreteras aplicables, siendo incorrectamente interpretada por el conductor la señalización de la rotonda. También era correcta la señalización del camino de servicio, no así la conducción que realizó el interesado, que no se ajustó a las condiciones de la vía por la que transitaba y que desatendió la señalización existente. Una síntesis de estas alegaciones se contiene en el siguiente pasaje:

"...la caída del x se produjo por su negligente conducción y no por irregularidades o deficiencias en la señalización de las obras y de la rotonda. Todos los datos permiten colegir que el reclamante se distrajo mientras circulaba por la rotonda, no interpretó de forma correcta las señales que regulaban el tráfico en esa zona, accedió voluntariamente al camino de servicio, desatendió la señalización horizontal amarilla que le conducía al camino de entrada a las parcelas colindantes (y no al tramo asfaltado cortado por las barreras de protección) y circuló por esta vía a excesiva velocidad, resultándole imposible detener el coche al llegar al punto donde se produjo el desafortunado siniestro".

Resalta, asimismo, el hecho de que no se hayan producido más accidentes por la misma causa en el lugar de los hechos y que no se ha acreditado que el coche hubiera superado la Inspección Técnica de Vehículos, lo que abre la posibilidad de que la causa del accidente fuera el fallo de alguno de los sistemas del coche.

Rebate, asimismo, la valoración del daño, singularmente la cuantía correspondiente a la estancia del vehículo en el taller de reparación.

SEXTO.- El 25 de julio, el órgano instructor formula propuesta de resolución estimatoria parcial de la reclamación al considerar que concurren todos los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, singularmente el nexo causal entre el funcionamiento de los servicios públicos y el daño, pues entiende que la señalización viaria era inadecuada. No obstante, también advierte la concurrencia del propio reclamante en la causación del perjuicio, al no ajustar su conducción al límite de velocidad existente en el tramo, por lo que modera la responsabilidad imputable a la Administración, a la que correspondería abonar únicamente un 20% de la cuantificación económica del daño, que cifra en 21.871,87 euros, en concepto de desperfectos en el vehículo y daños personales.

En tal estado de tramitación y una vez incorporados los preceptivos extracto de secretaría e índice de documentos, se remite el expediente en solicitud de Dictamen mediante escrito recibido en el Consejo Jurídico el pasado 8 de agosto de 2012.

SÉPTIMO.- Advertidas omisiones en el expediente, mediante Acuerdo del Consejo Jurídico 20/2012, se requiere a la Consejería consultante para que lo complete con la incorporación de las actuaciones que se le indican. Dicho requerimiento se cumplimenta mediante la remisión, el 17 de enero de 2013, del preceptivo informe de la Dirección General de Carreteras y el del Coordinador de Salud y Seguridad de las obras de construcción de la autovía, que

en la copia inicialmente enviada al Consejo se encontraba incompleto.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

Este Dictamen se emite con carácter preceptivo, al versar sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en relación con el 12 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial (RRP).

SEGUNDA.- Legitimación, plazo y procedimiento.

I. La legitimación activa corresponde al reclamante en su condición de titular del vehículo siniestrado -extremo que acredita con la copia del permiso de circulación expedido a su nombre- y ser, además, quien sufre en su persona los daños físicos por los que reclama.

En la medida en que la reclamación se dirige contra la Administración regional, en su condición de titular tanto del servicio de conservación y mantenimiento de carreteras como de las obras que se ejecutaban sobre la vía, está legitimada pasivamente para resolver la reclamación, en atención a lo establecido en los artículos 139 y siguientes LPAC. Y ello sin perjuicio, en caso de estimarla y de reconocer su responsabilidad directa al amparo del artículo 106 de la Constitución en garantía así del resarcimiento del particular y en evitación de la eventual insolvencia del contratista, de declarar en definitiva la responsabilidad de éste, si la lesión hubiera de imputarse finalmente al mismo en aplicación de los criterios establecidos en el artículo 198 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (LCSP), por la que se regía el contrato de obras de construcción de la autovía; y el 214 del hoy vigente Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, doctrina que viene siendo sostenida por este Consejo Jurídico en diferentes Dictámenes, vgr. nº 53 y 70/2010, 183/2011 y 324/2012, entre otros.

II. La acción resarcitoria ha de considerarse formulada dentro del plazo de un año establecido en el artículo 142.5 LPAC, a la vista de la fecha de los hechos (15 de enero de 2010) y la de presentación de la reclamación (8 de abril de 2010).

III. En cuanto al procedimiento, no hay reparos sustanciales que oponer, constando el emplazamiento de los contratistas interesados, y una vez subsanada la omisión del preceptivo informe de la Dirección General de Carreteras, por lo que puede entrarse en el fondo de las cuestiones planteadas.

No obstante, han de reiterarse observaciones ya efectuadas en anteriores Dictámenes emitidos con ocasión de consultas procedentes de la misma Consejería, relativas a la indebida utilización de los trámites de "mejora y subsanación" de la solicitud, así como en relación a la necesaria motivación del rechazo de pruebas propuestas por el interesado, como la pericial del autor del informe sobre las causas del accidente aportado junto a la reclamación y la declaración de los Guardias Civiles que le prestaron asistencia en la carretera. En cualquier caso, obrando en el expediente tanto el informe del primero como la certificación del superior jerárquico de los segundos acerca del contenido de los archivos de la Fuerza instructora, no puede considerarse que la no práctica de estas pruebas sea determinante de indefensión, máxime cuando el interesado, con ocasión del trámite de audiencia conferido, no efectúa protesta por la omisión de las pruebas propuestas.

TERCERA.- Elementos de la responsabilidad patrimonial.

La responsabilidad patrimonial dimanante de la actuación administrativa tiene su fundamento primario en el artículo 106.2 CE: "*los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos*". A partir de lo anterior, los elementos constitutivos de esta institución vienen establecidos en los artículos 139 y siguientes de la LPAC, interpretados por abundante jurisprudencia. En síntesis, para que proceda estimar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública deben concurrir los siguientes requisitos:

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.
- Que el daño o lesión sufrida sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una adecuada relación de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran interrumpir el nexo causal.
- Que el daño no se derive de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o la técnica existentes en el momento de producción de aquéllos.
- Ausencia de fuerza mayor.
- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

En interpretación de este régimen jurídico, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, sentencia de la Sala 3^a, de 5 de junio de 1998) que no es acorde con la institución de la responsabilidad patrimonial administrativa su generalización más allá del principio de causalidad adecuada, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible que exista una imputación del daño jurídicamente adecuada (y no meramente material o fáctica) entre la actuación de la Administración y el resultado dañoso sufrido, sin que la marcada objetivación de la institución pueda entenderse de forma tan amplia que alcance a cubrir cualquier evento

dañoso sufrido con ocasión de la prestación del servicio público. Ello, entre otras consecuencias, supone que la prestación por parte de la Administración de un determinado servicio público, o su titularidad de la infraestructura material necesaria para su prestación, no implica que aquélla se convierta en aseguradora universal de todos los riesgos materializados con ocasión del funcionamiento de dicho servicio, de forma que deba resarcir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados, producida con independencia del actuar administrativo, ya que en tal caso el actual sistema de responsabilidad patrimonial se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

Cuando se trata de accidentes de circulación cuya generación se pretende imputar al funcionamiento del servicio público viario, la relación de causalidad surgirá si concurre alguna de estas dos situaciones:

- a) Una inactividad por omisión de la Administración titular de la explotación del servicio en el cumplimiento de los deberes de conservación y mantenimiento de los elementos de las carreteras a fin de mantenerlas útiles y libres de obstáculos en garantía de la seguridad del tráfico, tal como prescriben los artículos 15 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y 26 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia.
- b) O bien una ineficiencia administrativa en la restauración de las condiciones de seguridad alteradas mediante la eliminación de la fuente de riesgo o, en su caso, mediante la instalación y conservación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro (artículo 57, Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en adelante TALT).

Por tanto, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración en estos casos, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquélla en la prevención de situaciones de riesgo primariamente ha de dirigirse a dilucidar si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad o competencia de la Administración, es decir si la norma la compele a actuar para evitar o minimizar el riesgo en la utilización de las carreteras; pero también, yendo más allá del contenido de las obligaciones que explícita o implícitamente imponen a la Administración competente las normas reguladoras del servicio, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución a la actividad administrativa, tal como señala el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Tercera, de 7 de octubre de 1997.

CUARTA.- Nexo causal y antijuridicidad del daño: existencia

De conformidad con la reclamación, la imputación del daño al funcionamiento de los servicios públicos de carreteras se circunscribe a la defectuosa señalización existente en la rotonda de acceso a la autovía, que mueve a confusión al conductor (señal de prohibido el paso situada a la derecha de la salida en dirección Santomera) y no advierte de que el camino de servicio por el que se interna el interesado es una calzada sin salida que termina abruptamente en los elementos de protección de la autovía.

La percepción de que la señalización existente no es la adecuada se comparte además de por el informe pericial aportado junto a la reclamación, por la Guardia Civil, si bien en este caso no se apoya dicha apreciación en la elaboración de un informe técnico completo, sino meramente en una certificación sobre el contenido de los archivos de la unidad correspondiente, efectuada por quien no presenció *in situ* las circunstancias del accidente.

La determinación de si la señalización era o no la adecuada en el momento del accidente ha de realizarse a la luz de las normas técnicas reguladoras de la señalización de carreteras (Norma 8.1-IC de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento de 28 de diciembre de 1999) y de la señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Norma 8.3-IC de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden de 31 de agosto de 1987).

Partiendo de esta última, señala como principio básico que "*la credibilidad de todo el sistema es su cualidad más imprescindible, ya que el usuario medio, con sus defectos de destreza o atención, no debe verse sorprendido por situaciones no advertidas o de difícil comprensión -cuya justificación no sea directamente perceptible-, ante las cuales su reacción pueda dar lugar a un accidente*" (apartado 1.2).

De conformidad con la Norma relativa a la señalización vertical de las carreteras, la colocación de la señal de prohibido el paso, efectivamente a la derecha de la salida hacia Santomera, pero también a la izquierda de la intersección del camino de servicio con la propia rotonda, es correcta, como se advierte en la figura 16 de la indicada Norma. En efecto, la señal de prohibición impide el acceso al camino de servicio por el carril destinado a la incorporación a la rotonda de los vehículos que llegan a la misma por el indicado camino, el cual consta de una calzada con dos carriles, que al llegar a la rotonda, se separan con una isleta delimitada con marcas viales, en la cual se instalan señales verticales destinadas a quienes circulan por la vía de servicio y pretenden incorporarse a la glorieta. Es cierto que, dada la escasa separación entre este carril de incorporación a la glorieta y la salida a Santomera, pues ambas vías adoptan una configuración en "V" respecto a la rotonda, la colocación de la señal de prohibición puede mover a confusión al conductor que circula por la glorieta. No obstante, la existencia de la señal indicadora de destino tipo flecha con la indicación "Santomera" en caracteres blancos sobre fondo azul, colocada a la izquierda del carril de acceso a la autovía, permitía deducir que la prohibición de paso no se refería al indicado carril y que, por tanto, afectaba al carril ubicado a la derecha de la señal.

Ciertamente, si al momento del siniestro hubiera existido el cartel flecha indicador de "camino de servicio" que con posterioridad se colocó, la indicada interpretación habría sido más evidente, pero ha de advertirse que dicho cartel no se ha acreditado que fuera exigible, dado que el apartado 5.5.4 de la Norma 8.1-IC, al regular las señales a ubicar en cada salida de las glorietas, establece que se colocarán carteles flecha en las isletas perimetrales indicando los puntos a los que se accede por esa salida, "*salvo los caminos agrícolas u otros destinos no principales*". En el supuesto sometido a consulta, consta en el expediente que el indicado camino de servicio únicamente lo da a fincas colindantes a la carretera, por lo que su tráfico principal será el de los vehículos propios de los usos agropecuarios a que aquéllas se destinan, de modo que, en rigor, no sería obligatoria su colocación.

No obstante, en la actualidad, se ha suprimido la señal de prohibición y se ha señalizado el indicado camino de servicio en su intersección con la glorieta mediante un cartel flecha, de donde cabe inducir que la propia Consejería consultante reconoce que la señalización a la fecha del accidente, si bien podría considerarse reglamentaria, no era lo suficientemente clara para los conductores que circulaban por la glorieta y podía inducirles a error.

Por otra parte, la señalización de la vía de servicio, claramente afectada por las obras en curso -pues a la fecha del siniestro aquélla finalizaba abruptamente en las biondas de la autovía, con un evidente riesgo de colisión-, no puede considerarse adecuada. Y ello porque, aun aceptando que estuvieramos en presencia de un camino agrícola, lo que determinaría que la Norma 8.1-IC no fuera exigible con toda su intensidad a la luz de lo establecido en el apartado 81 del Anexo de la Orden del Ministerio de Fomento de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de

servicios, lo cierto es que sí contaba con señalización vertical y horizontal.

En efecto, consta en el expediente que unos metros antes de que el camino de servicio finalizara en los elementos de protección de la autovía, existían dos señales verticales que advertían de un escalón lateral y del desvío provisional de ambos carriles de circulación. Asimismo, había marcas viales provisionales (amarillas) que orientaban el desvío hacia uno de los caminos adyacentes. Con esta configuración no puede considerarse adecuado que se advierta a los usuarios de la vía de un riesgo de escalón lateral y no del más evidente y de mayor entidad, que es la inminente finalización de la calzada en un obstáculo insalvable para cualquier vehículo terrestre, lo que debió indicarse mediante la señalización vertical oportuna.

Lo anterior obliga a concluir que la insuficiente señalización del camino de servicio contribuyó a causar el daño reclamado, el cual no ha de ser soportado por el particular, al menos no en su totalidad, ante la ausencia de un título jurídico válido para imponérselo.

Ahora bien, junto a la inadecuada señalización también influyó decisivamente en la producción del daño la conducta del usuario del vehículo, que no ajustó su conducción a las circunstancias de la vía, singularmente influidas por las obras que se realizaban en la zona y que estaban adecuadamente señalizadas mediante un cartel ubicado unos 100 metros antes de la glorieta que daba acceso a la autovía y al camino de servicio. Al internarse en este último y probablemente influido por la configuración de la vía (recta, con dos carriles separados y de unos cuatro kilómetros de longitud), el conductor hubo de exceder los 60 km/hora a que el cartel indicador de las obras limitaba la velocidad en los 10 kilómetros siguientes, pues de haber circulado a una velocidad inferior habría podido advertir (eran las 9 de la mañana y no se alega la concurrencia de elementos que dificultaran la visibilidad) que la carretera acababa de forma brusca en las biondas de la autovía y habría podido frenar, lo que según el interesado no pudo hacer al verse sorprendido por el final de la vía por la que circulaba. Además, no prestó atención a la señalización vertical y horizontal que le indicaba la existencia de un desvío provisional que, de haberlo seguido, habría impedido que colisionara contra el obstáculo.

Se aprecia así una concurrencia de causas en la producción del daño, aceptada por la jurisprudencia (por todas, STS, 3^a, de 6 de marzo de 2001) y que determina la distribución de la responsabilidad en la producción del daño entre los distintos agentes intervenientes.

A la vista de tal doctrina, cabe concluir en la existencia de una concurrencia de causas, en el entendimiento de que se ha producido una omisión del contratista que ejecutaba las obras en el deber de señalizar adecuadamente la zona donde aquéllas se desarrollaban y que le viene impuesto por la Norma 8.3 de la Instrucción de Carreteras, en su apartado 5º ("la adquisición, colocación y conservación de la señalización serán de cuenta del contratista") concretado en la ausencia de señalización de la existencia de un riesgo evidente de colisión y que no responde a los principios básicos de la señalización de obras en las carreteras, que ha de evitar que los usuarios de éstas se vean sorprendidos por situaciones inadvertidas o de difícil comprensión (apartado 1.2 Norma 8.3-IC).

La participación del contratista, por omisión, junto con la del conductor del vehículo en la producción del siniestro obliga a efectuar una ponderación de la incidencia de cada una de las causas, otorgando, con la propuesta de resolución, un 80% a la conducción del interesado y un 20% a la inadecuada señalización, toda vez que, aunque faltaba la indicación del riesgo de colisión frontal, de haber seguido el interesado las marcas viales y la señalización del desvío provisional, no se habría producido el accidente.

QUINTA.- Cuantía de la indemnización.

1. Criterios rectores de la indemnización.

La doctrina de este Consejo Jurídico viene recogiendo de forma constante los siguientes criterios legales y jurisprudenciales, como pautas principales a seguir en la cuantificación de la indemnización:

a) La extensión de la obligación de indemnizar responde al principio de reparación integral, es decir, se extiende a todos los daños alegados y probados por el perjudicado incluyendo el daño moral.

b) Incumbe a la parte reclamante la carga de probar cuantos elementos de cuantificación de los daños en virtud de los cuales reclama, como recoge la jurisprudencia del Tribunal Supremo, entre otras, las Sentencias de la Sala 3^a, de 3 de febrero de 1989 y 19 de febrero de 1992.

c) La cuantía de la indemnización ha de calcularse con referencia al día en que la lesión efectivamente se produjo, sin perjuicio de su actualización a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad con arreglo al índice de precios al consumo (artículo 141.3 LPAC).

2. Daños indemnizables.

En atención a los anteriores criterios y a la luz del expediente, resultan los siguientes daños indemnizables acreditados:

a) Daños materiales.

Como consecuencia del accidente (salida de vía con vuelco) el vehículo resultó con daños valorados en informe de tasación en 15.925,38 euros. A dicha cantidad suma el interesado los gastos de estancia del vehículo en taller y la mano de obra de presupuestos y peritajes, por valor de 1.229,60 euros, que aporta en forma de presupuesto.

Entre la documentación presentada para acreditar los daños padecidos por el coche no constan facturas, por lo que no cabe considerar que el vehículo fuera efectivamente reparado. Por ello, habría que estar al valor venal del coche que, según el informe del Parque de Maquinaria asciende a 14.370 euros, e inferior, por tanto, al valor de tasación de los daños padecidos.

Manifiesta, asimismo, el informe del Parque de Maquinaria su oposición a los gastos de estancia del vehículo, los cuales no se habrían facturado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.2 del Real Decreto 1457/1986, de

10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes. De conformidad con el indicado precepto sólo "podrán devengarse gastos de estancia cuando, confeccionado el presupuesto o reparado el vehículo, y puesto en conocimiento del usuario este hecho, no proceda dicho usuario al pronunciamiento sobre la aceptación o no del presupuesto o a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles. En todo caso, dichos gastos de estancia sólo procederán cuando el vehículo se encuentre en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo".

De conformidad con dicha regulación, los gastos de estancia únicamente se producen a partir del cuarto día hábil desde que se presupuesta la reparación o desde que ésta se ha realizado, por lo que no debe responsabilizarse la Administración de los gastos producidos por la indecisión del propietario del vehículo que, una vez presupuestada la reparación, deja transcurrir los días sin decidir si procede a ella o retira el vehículo del taller, máxime cuando no consta que el coche fuera finalmente reparado.

En cualquier caso, tampoco consta cuándo se le dio el presupuesto de reparación del coche, *dies a quo* del cómputo de tres días hábiles a partir del cual procede la facturación por gastos de estancia, lo que evidencia, además, el error en que incurre el taller al considerar como primer día del devengo de gastos de estancia el del siniestro.

En cuanto a la cantidad de 256 euros reclamada en concepto de "*mano de obra de presupuestos y peritajes*" no puede considerarse acreditado que el interesado la desembolsara efectivamente, pues el documento aportado al expediente es un mero presupuesto.

Recapitulando lo hasta aquí indicado, en concepto de daños materiales únicamente cabe considerar acreditada la pérdida del coche, toda vez que su valor venal a la fecha del siniestro es inferior al coste de tasación de los daños. En consecuencia, procede computar por este concepto un valor de 14.370 euros.

b) Daños personales.

Reclama el interesado por los siguientes tres subconceptos:

- Incapacidad temporal-curación.

Con apoyo en un informe médico señala el interesado que de las lesiones padecidas en el accidente ha tardado 61 días en curar (del 15 de enero al 16 de marzo de 2010), todos los cuales califica de impeditivos. Aplicando el sistema para la valoración de daños a las personas sufridos en accidentes de circulación, el valor del día impeditivo en el año en que ocurrió el siniestro (2010) es de 53,66 euros, lo que hace un total por este concepto de 3.273,26 euros.

- Secuelas.

El informe médico aportado por el interesado indica que al alta resta un cuadro de cervicalgia postraumática que valora en tres puntos. Esta valoración cabe considerarla moderada atendido el rango de entre 1 y 8 puntos con que tales algias son valoradas en el sistema utilizado como referencia.

Atendida la edad del interesado al momento del siniestro (46 años) el valor del punto es de 699,41 euros, por lo que el total a indemnizar por este concepto asciende a 2.098,23 euros.

- Gastos médicos.

La atención sanitaria de los lesionados en accidentes de tráfico, sobre la base de lo establecido en los artículos 83 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, y 10.2 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, se articula mediante los oportunos convenios entre centros y servicios sanitarios públicos, el Consorcio de Compensación de Seguros del Ministerio de Economía y Competitividad y las entidades aseguradoras. En tales convenios se prevé su aplicación a todas las prestaciones sanitarias realizadas en centros públicos a los lesionados por hechos de la circulación ocasionados por vehículos a motor que tengan su estacionamiento habitual en España, obligados a suscribir un contrato de seguro de Responsabilidad Civil derivada de la Circulación de Vehículos de Motor, de acuerdo con la legislación vigente. Además de a las coberturas del seguro obligatorio, tales convenios se extienden al seguro voluntario y a los complementarios, e incluyen la asistencia sanitaria al conductor del vehículo, si bien en estos casos con ciertos límites cuantitativos específicos. Las entidades aseguradoras, por su parte, se obligan al pago de las prestaciones que precisen las víctimas del accidente.

Por ello, cuando el conductor es asistido en el Hospital "Los Arcos", el informe de alta de urgencias contiene las siguientes indicaciones: *"Reposo y control por médico de aseguradora. Destino paciente: Centro de Salud"*.

De haber atendido tales indicaciones, el interesado habría podido recibir asistencia sanitaria sin coste para él, al quedar cubierta por el seguro de responsabilidad civil del automóvil. Sin embargo, decide voluntariamente acudir a un médico privado y a un fisioterapeuta para recibir el tratamiento ulterior, lo que le genera unos gastos (260 y 315 euros, respectivamente) cuyo resarcimiento pretende de la Administración, pero que ésta no viene obligada a satisfacer, pues considera el Consejo Jurídico que sería plenamente aplicable al supuesto la doctrina sentada en numerosos dictámenes sobre los límites al resarcimiento de los gastos habidos en la sanidad privada cuando las prestaciones que los ocasionan estuvieran cubiertas por la Sanidad Pública (por todos, Dictámenes 157/2004, 58/2006 y 17/2008).

En consecuencia, las cantidades a abonar en concepto de indemnización ascienden a las siguientes:

- Por daños materiales en el vehículo, su valor venal, es decir, 14.370 euros.
- Por daños personales, 5.371,49 euros.

Total: 20.101,49 euros.

A dicha cantidad, que habrá de ser actualizada conforme a lo establecido en el artículo 141.3 LPAC, ha de aplicarse un coeficiente reductor del 80% en atención a la participación del interesado en la producción del daño, arrojando un montante indemnizatorio de 3.948,29 euros.

3. Obligados al pago de la indemnización.

De conformidad con el artículo 198 LCSP, y como ya se ha indicado, será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato. Cuando dichos daños hayan sido ocasionados como consecuencia de una orden inmediata y directa de la Administración o cuando se causen daños a terceros como consecuencia de los vicios del proyecto elaborado por ella misma, será responsable la Administración, circunstancia esta última que no cabe apreciar en el caso, toda vez que el contrato en cuya virtud se realizaban las obras lo era de redacción de Proyecto y ejecución.

En el supuesto sometido a consulta, al no deberse los daños causados al reclamante a una orden directa e inmediata de la Administración, procede, además de declarar la responsabilidad de esta última, declarar simultáneamente que es el contratista quien debe soportar las consecuencias económicas de ello y, que si éste no satisficiera voluntaria y directamente el pago a la perjudicada, la Administración vendría obligada a hacer frente al importe de la indemnización, sin perjuicio de que después se dirigiera por la vía de repetición contra el contratista, en ejecución de su propia resolución y a fin de obtener el reintegro de la cantidad a abonar, puesto que, de conformidad con el artículo 198 LCSP, corresponde a éste la obligación de indemnizar los daños.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución que estima parcialmente la reclamación, al considerar que concurren los elementos a los que el ordenamiento jurídico anuda el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, singularmente el nexo causal entre el funcionamiento de los servicios públicos y el daño causado, a cuya producción también ha contribuido el propio lesionado, por lo que procede distribuir la responsabilidad entre todos los intervenientes en los términos indicados en la Consideración Cuarta de este Dictamen.

SEGUNDA.- La cuantía indemnizatoria habría de ajustarse a lo indicado en la Consideración Quinta del presente Dictamen.

No obstante, V.E. resolverá.

