



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **130/2015**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 11 de mayo de 2015, 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 11 de febrero de 2014, sobre responsabilidad patrimonial instada por x, como consecuencia de los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (expte. **46/14**), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- En fecha 30 de julio de 2009, x presentó escrito de reclamación de responsabilidad patrimonial contra la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio solicitando indemnización por los daños causados en el vehículo de su propiedad "*Opel Astra*" con matrícula --, producidos, según manifiesta, cuando el 13 de agosto de 2008 sobre las 11 horas circulaba por la carretera RM-301, a la altura del km. 15, y sufrió daños en dicho vehículo como consecuencia de un "*badén*" existente en dicha vía que se encontraba sin señalizar.

Acompaña a su escrito diversa documentación: copia de un informe de peritación de los daños sufridos en su vehículo, por importe de 1.585,14 euros, fechado el 8 de enero de 2009; factura de su reparación, del 14 siguiente, por importe de 1.817,14 euros, en la que se incluye el servicio de grúa, que supuso un gasto de 200 euros; y unas fotografías, sin autenticar, del vehículo y de la carretera sobre la que afirma que fue el lugar del accidente.

SEGUNDO.- Con fecha de 8 de enero de 2010 el órgano instructor competente de la citada Consejería acuerda la incoación del correspondiente procedimiento y requiere al interesado para la subsanación y mejora de la reclamación.

TERCERO.- Solicitado el preceptivo informe de la Dirección General de Carreteras, fue emitido el 20 de diciembre de 2010, del que se destaca lo siguiente:

"G. La carretera se encontraba en perfecto estado y con la señalización oportuna. (...)"

J. No obstante lo anterior parece oportuno remitir el expediente al Servicio de Proyectos y Construcción para que la UTE (unión temporal de empresas) constructora del tramo de la autovía RM-1, -- informe sobre la existencia de un badén sin señalizar que el interesado indica en su escrito de reclamación como causante del accidente y, en su caso, si así se determina, se haga responsable de los daños e indemnizaciones que pudieran proceder, al encontrarse las obras en período de garantía o, como parece, sin haber sido todavía recibidas por esta Administración".

CUARTO.- Mediante oficio de 23 de diciembre de 2010 el órgano instructor emplaza a la UTE "--, y --" para que se persone en el procedimiento de reclamación de referencia, *"al ser los constructores del tramo de Autovía RM-1", solicitándole expresamente "que se pronuncien sobre la existencia de un badén sin señalizar".* Aunque en el oficio se consigna una dirección (c/--, 30590, Sucina, Murcia), la notificación se realiza en otro lugar, de Alicante, que parece ser el domicilio de la segunda de las empresas citadas (vid. el acuse de recibo, f. 29 a 32).

QUINTO.- El 14 de abril de 2011 un representante del reclamante presenta un escrito en el que realiza diversas manifestaciones, entre ellas, que se reclama la cantidad de 3.346,60 euros (sin justificación al respecto).

A dicho escrito adjunta diversa documentación de la requerida en el oficio de 8 de enero de 2010, entre la que figuran sendos escritos de dos personas, con fotocopia de su correspondiente DNI:

- Escrito de 29 de marzo de 2011 de x, en el que expresa que circulaba *"por la carretera antigua de Sucina, en obras para la incorporación de (sic, debe decir a) la nueva autovía, donde se incorporaron resaltos a las futuras redondas",* y declara que *"ví un grupo de coches que adelanté, al no ver ningún herido, y el primer coche estaba parado afectado por culpa de los resaltos".*

- Escrito de 30 de marzo de 2011 de x, en el que declara que *"el turismo Opel Astra 1.700 Diesel, con matrícula --, de color blanco, ha circulado de San Javier hacia Murcia y, pasando por el pueblo de Sucina, unos kilómetros más hacia Murcia, pasando un puente que había en dicha carretera, habían unos guardias en el asfalto y el conductor del Opel se los comió, no dándose cuenta de esos guardias que habían en el asfalto, gracias a que no los vió, porque si frena de golpe hubiera habido una colisión en cadena por la cantidad de vehículos que circulaban; a este señor (se deduce que se refiere al reclamante), le dí mis datos personales por si necesitaba de mí, ya que por culpa de cómo estaba la carretera tenía el turismo toda la parte frontal delantera echa una pena, ruedas, dirección, etc.".*

SEXTO.- Con fecha 13 de enero de 2011 se solicita informe al Parque de Maquinaria de dicha Dirección General, que lo emitió el 4 de abril de 2012, del que se destaca lo siguiente:

"En el escrito de reclamación se dice que la vía en donde se produjo el siniestro es la RM-301. Parte de esta carretera ha sido modificada tras la construcción de la autovía identificada como RM-1. Necesitaría saber si el tramo de carretera en donde se produjo el siniestro ha sido modificado tras la entrada en funcionamiento de la citada autovía o sigue estando ahora en las mismas condiciones en las que estaba cuando se produjo el siniestro (incluido el "badén" que cita el reclamante), con las mismas señales de advertencia y limitación de velocidad. En este último caso necesitaría que el reclamante aportara un plano de situación en donde se señale el lugar concreto en donde estaba el "badén" que produjo los desperfectos al vehículo." Asimismo, el informe indica que se debería especificar cuál era la velocidad máxima permitida en el lugar de los hechos.

SÉPTIMO.- El 9 de mayo y el 21 de septiembre de 2012 se acuerda, respectivamente, para el reclamante y la referida UTE, un trámite de audiencia, sin que conste su comparecencia ni la presentación de alegaciones. Se destaca que en el oficio de notificación se consigna el mismo domicilio de la UTE que se reflejó en el mencionado en el Antecedente Cuarto, intentándose en el mismo la notificación, siendo infructuosa por tratarse de *"dirección incorrecta"*, según se refleja en el acuse de recibo (f. 66 y 67), sin que conste que se intentara en el domicilio en el que se realizó la notificación reseñada en el citado Antecedente.

OCTAVO.- El 4 de octubre de 2012 se formula una propuesta de resolución, desestimatoria de la reclamación, considerando, en síntesis, que, aunque se estimara probada la realidad del accidente, en virtud de las declaraciones de los testigos, al no quedar suficientemente acreditadas sus concretas circunstancias, no puede aceptarse la existencia de una relación de causalidad entre aquél y el funcionamiento de los servicios públicos de vigilancia y mantenimiento de carreteras.

NOVENO.- Solicitado en su día el preceptivo Dictamen de este Consejo Jurídico, fue emitido el 3 de junio de 2013 (nº 153/2013), en el que, en síntesis, se informa que procede la retroacción del procedimiento para realizar las siguientes actuaciones:

"2º. A partir de lo indicado por la Sección de Conservación de la Dirección General de Carreteras (Antecedente Tercero), procede solicitar un informe al Servicio de Proyectos y Construcción de dicho centro directivo al objeto de determinar si los daños por los que se reclama indemnización pudieran haber sido consecuencia de la omisión, por parte del contratista de las obras de la autovía RM-1, de las obligaciones de vigilancia, mantenimiento y señalización de la vía que pudiera haber asumido con motivo de tales obras. (...)"

"3º. Se debe facilitar al Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras la información y documentación que solicita (incluido el informe que emita el Servicio de Proyectos y Construcción), con el fin de que pueda evacuar el informe que se le requirió en su momento."

DÉCIMO.- Mediante oficio de 10 de julio de 2013 se requiere al reclamante para que aporte un plano de situación del lugar del accidente, presentando aquél un escrito el 29 de julio de 2013 en el que especifica los hechos en cuestión, señalando, en síntesis, que el accidente se produjo en la carretera de Sucina hacia Murcia, a la altura de Cañada de San Pedro, encontrándose con unos reductores de velocidad sin señalizar, por lo que su vehículo matrícula -- sufrió un fuerte golpe en su parte delantera y trasera, por lo que tuvo que parar, y que en dirección contraria venían dos vehículos, cuyos conductores fueron testigos de lo ocurrido (los dos ya citados, que firman asimismo este escrito). Adjunta un croquis describiendo el lugar del accidente.

UNDÉCIMO.- Solicitado en su día un nuevo informe a la Dirección General de Carreteras, fue emitido el 11 de septiembre de 2013 por su Servicio de Conservación, en el que expresa que queda claro que se trata de un siniestro producido durante la ejecución de la obra ya citada, que entonces no estaban recibidas por la Administración, por lo que cabría imputar los daños a la contratista de las obras, sin perjuicio de las consideraciones jurídicas que procedan.

DUODÉCIMO.- Solicitado nuevo informe al Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras, fue

emitido el 27 de noviembre de 2013, del que se destaca lo siguiente:

"Los presuntos daños originados en el vehículo que se deducen de la factura de reparación aportada, entendemos que no pueden ser el resultado de la sola interacción entre los reductores de velocidad prefabricados existentes sobre la vía (que se muestran en las fotos que se incluyen en el expediente) y los neumáticos del vehículo, al pasar éste sobre aquellos reductores, a una determinada velocidad, como asegura el reclamante.

Ciertamente, el cambio de rasante que originan dichos reductores de velocidad provocan una aceleración vertical tanto de las masas suspendidas como de las no suspendidas del vehículo, en un grado que depende del perfil del reductor, de las características del vehículo y de la velocidad de éste.

En el caso que nos ocupa, los reductores de velocidad mostrados en las fotos tienen una geometría tal que, a simple vista, no aparentan tener más de tres o cuatro centímetros de altura y una longitud, en dirección del eje longitudinal de la vía, de aproximadamente sesenta centímetros. Además, el material del que están contruidos parece ser caucho, y contienen triángulos amarillos de señalización sobre las partes ascendentes, que alertan de su existencia a suficiente distancia, teniendo en cuenta la velocidad máxima a la que se suele limitar la circulación en zonas de obras.

Con las características indicadas y el espaciado entre las sucesivas bandas implantadas en dirección de la circulación, que también parece intuirse de las fotos incluidas en el expediente, entendemos que cualquier vehículo debe poder transitar con total seguridad circulando sobre ellas a una velocidad aproximada de 60 Km/h, que, por otra parte, es la máxima normalmente permitida en un tramo en obras, como ocurría en la fecha a la que el reclamante refiere el siniestro.

Apurando aún más, entendemos que no es posible que, incluso circulando a una velocidad mayor de 60 Km/h, puedan producirse daños en algunos de los elementos del vehículo que se incluyen en la factura de reparación, como es el caso, por ejemplo, de las rótulas de dirección y de los bujes delanteros y, en cambio, no aparezcan otros con más probabilidades de fallar que los anteriores en esas circunstancias, como pueden ser los amortiguadores.

En conclusión, no apreciamos relación directa entre los daños supuestamente ocasionados en el vehículo, y el motivo aducido por el reclamante como causa de dichos daños".

DECIMOTERCERO.- Mediante oficios de 12 de diciembre de 2013 se acuerda un trámite de audiencia para los interesados, no compareciendo ni presentándose alegaciones. En relación con la notificación a la UTE de este trámite, cabe reiterar lo expresado en el Antecedente Séptimo, si bien en el acuse de recibo ahora se hace constar: "desconocido".

DECIMOCUARTO.- El 14 de enero de 2014 se formula una nueva propuesta de resolución, desestimatoria de la reclamación; en síntesis, por las mismas razones expresadas en la propuesta anterior, a lo que se añade lo expresado en el informe del Parque de Maquinaria de 27 de noviembre de 2013.

DECIMOQUINTO.- En la fecha y por el órgano indicado en el encabezamiento del presente se solicitó el preceptivo Dictamen de este Consejo Jurídico, acompañando el expediente y su extracto e índice reglamentarios.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente 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 de la acción resarcitoria y procedimiento.

I. El reclamante está legitimado para reclamar indemnización por los daños sufridos en el vehículo de su propiedad, según la documentación aportada.

La Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación que se le dirige, por imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de vigilancia y conservación de una carretera de su competencia, sin perjuicio de poder declarar en la resolución final la eventual responsabilidad del contratista concesionario de dichos servicios, conforme a lo expresado por este Consejo Jurídico en anteriores Dictámenes (vgr. el nº 317/2014, de 17 de noviembre, entre otros).

II. La reclamación se presentó dentro del plazo de un año previsto en el artículo 4.2 RRP, vista la fecha del accidente que motiva la reclamación y la fecha de presentación de ésta.

III. En lo que se refiere al procedimiento, y como se razonará a continuación, se observan deficiencias en la instrucción que afectan a la determinación de la eventual responsabilidad de la UTE que, según se dice en los informes de la Dirección General de Carreteras, estaba realizando obras en la autovía RM-1 y la carretera RM-301 donde ocurrió el accidente. Asimismo se advierten deficiencias en la notificación de los trámites de audiencia relativos a dicha UTE.

No obstante, ello no ha de determinar una nueva retroacción de actuaciones (ya fue indicada y efectuada una vez,

según se refleja en los Antecedentes Noveno a Decimocuarto), dada la gran dilación del procedimiento y el hecho de que la hipotética responsabilidad de la contratista podría ser declarada también, en vía de regreso, en un procedimiento posterior al presente, considerando que el reclamante no ha de soportar más las deficiencias instructoras achacables a la Administración.

1. Así, en primer lugar, destaca que, una vez que el Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras informó en su día que debía solicitarse informe al Servicio de Proyectos y Construcción para determinar si la eventual responsabilidad podía ser imputable a la mencionada UTE (Antecedente Tercero), lo que asimismo fue puesto de manifiesto por este Consejo en su Dictamen nº 153/13 (Antecedente Noveno), cuando el órgano instructor solicita tal informe a este segundo Servicio, el mismo no lo emite, volviendo a informar el Servicio de Conservación, que señala que las obras que realizaba tal UTE no estaban recibidas en la fecha del accidente, informe que el órgano instructor da por bueno sin mayor explicación al respecto.

La procedencia del informe del Servicio de Proyectos y Construcción no sólo obedece a que fue el responsable del seguimiento de las obras realizadas en la autovía RM-1 y la carretera RM-301, sino a que dicho primer Servicio debía informar si, debido a las obras que se realizaban o se habían realizado, la citada UTE tenía asignada la vigilancia y señalización de la mencionada carretera en el lugar y fecha del accidente, aspectos en los que no entra el Servicio de Conservación, que se limita a decir que "*las obras*" no estaban recibidas en aquella fecha.

2. En segundo lugar, en la mera hipótesis de que la citada UTE tuviera asignada las obligaciones de vigilancia y señalización de la mencionada RM-301 en el lugar y fecha del accidente y, por tanto, pudiera ser responsable de una omisión de sus deberes en tal sentido, resultaría necesario, para poder declarar su responsabilidad en el presente procedimiento, que se le hubiera notificado correctamente, al menos, el último trámite de audiencia acordado, para que, a la vista de todo lo actuado, pudiera formular alegaciones. Sin embargo, no se realizaron correctamente los intentos de notificación de los trámites de audiencia reseñados en los Antecedentes Séptimo y Decimotercero, pues en el correspondiente acuse de recibo se hace constar que la dirección donde se intenta la notificación es incorrecta o la empresa es desconocida. En la hipótesis de que la apuntada dirección fuera la de la UTE durante el tiempo de las obras, su inadecuación puede explicarse dado el tiempo transcurrido desde la finalización de aquéllas y dichos intentos notificadores. En el Antecedente Cuarto se refleja que se practicó una primera notificación en el domicilio de una de las dos empresas integrantes de la UTE, por lo que, tras los infructuosos intentos de notificación de los referidos trámites de audiencia, la instrucción debió haberse dirigido a tal dirección, o a otra que le constara como actual y válida de la UTE, o incluso requerir tal dirección a la empresa antes apuntada.

Por todo ello, procede entrar en el fondo del asunto y dilucidar si existe responsabilidad por una posible omisión del deber de señalización a que se refiere el reclamante, sin perjuicio de que, en caso de que así se considerase, se pudiese tramitar un posterior procedimiento en el que, a la vista de la documentación de las obras de referencia, del informe del Servicio de Proyectos y Construcción de la Dirección General de Carreteras y con las correspondientes y correctas notificaciones a la UTE interesada, se declarase su eventual responsabilidad por los daños de que se tratase.

TERCERA.- Los elementos generadores de responsabilidad patrimonial. Consideraciones generales y específicas sobre el funcionamiento de los servicios públicos de vigilancia y conservación de carreteras.

I. De acuerdo con lo previsto en los artículos 139 y 141 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), para que se

reconozca la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública deben concurrir los siguientes requisitos:

- Que exista un daño real y efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.
- Que exista una relación causal jurídicamente adecuada entre el funcionamiento de los servicios públicos y los daños producidos.
- Que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

Por otra parte, el Tribunal Supremo viene declarando de forma constante (por todas, Sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad adecuada, de manera que para que exista tal responsabilidad es imprescindible la existencia de nexo causal adecuado entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso sufrido, sin que la marcada objetivación del instituto de la responsabilidad patrimonial de la Administración pueda extenderse a cubrir cualquier evento que acaezca con ocasión de la prestación de los servicios públicos o la utilización de infraestructuras públicas. Ello, en definitiva, supone que la prestación por la Administración de un determinado servicio público, o la titularidad por parte de aquella de la infraestructura material para su prestación, no implica que dicha Administración se convierta en una aseguradora universal de todos los riesgos, con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, ya que de lo contrario el actual sistema de responsabilidad objetiva se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

II. Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que su existencia puede derivar, entre otros supuestos, de la omisión, por parte de la Administración competente, de una determinada actuación que deba considerarse comprendida dentro de sus 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. Ello incluye, entre otros deberes, el de procurar la eliminación de las fuentes de riesgo o, en su caso, la instalación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro que pudiera existir (artículo 57 del 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).

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 aquella en la prevención de situaciones de riesgo ha de dirigirse a dilucidar primariamente si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad y 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 o estándar prestacional exigible a aquella 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.- Relación de causalidad adecuada entre el funcionamiento de los servicios regionales de vigilancia y conservación de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización. Falta de suficiente acreditación.

Como se apuntó anteriormente, el reclamante considera que los resaltes, badenes o "guardias" colocados en el asfalto con motivo de la ejecución de obras en la autovía RM-1 y en la carretera RM-301, cuya finalidad, como se sabe, es provocar la reducción de velocidad de los vehículos que circulen por el lugar donde se instalan, no tenían la señalización suficiente para advertir a los conductores de su existencia, de forma que el vehículo del reclamante impactó violentamente con los mismos, produciéndose importantes daños.

Acreditada la realidad del accidente con las declaraciones presentadas, no cuestionadas por la Administración, sin embargo, las circunstancias del mismo no resultan acreditadas con la necesaria concreción como para concluir en la determinación de la responsabilidad pretendida, y ello fundamentalmente por la ausencia de atestado.

Como dijimos, entre otros, en el Dictamen nº 141/2012, de 4 de junio, *"en la línea de lo expresado en los citados Dictámenes, hay que insistir ahora en 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 (sin mayor apoyatura que su testimonio), 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 la presente. 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"*.

En el presente caso, de las propias manifestaciones del reclamante y de los testimonios que aporta se desprende que era un hecho notorio para el que circulara por el lugar de los hechos la existencia de obras, por lo que, conforme con lo establecido en las normas reguladoras del tráfico y circulación vial, los conductores debían extremar la precaución y ajustar la velocidad a las especiales circunstancias de la vía, sin perjuicio de la existencia de mayor o menor señalización general de tales obras. Del informe del Parque Móvil reseñado en el Antecedente Duodécimo, no cuestionado por el reclamante, se desprende, además, que los resaltes o badenes colocados en la calzada por razón de las obras llevaban su propia señalización que advertía de su existencia, sin que ningún informe haya cuestionado la inadecuación de la misma, indicando asimismo dicho informe que tales badenes eran de poca altura, por lo que puede deducirse no sólo que no existió la debida precaución en la conducción, que aconsejaba la reducción de la velocidad, sino que el vehículo tenía que circular a una velocidad manifiestamente inadecuada, por excesiva, para el tramo en cuestión. Todo ello, unido al hecho de que no conste la existencia de otros accidentes debidos a los referidos badenes, determina que haya de estarse a lo expresado en dicho informe en el sentido de que no puede considerarse que exista un anormal funcionamiento de los servicios públicos de vigilancia y mantenimiento de carreteras causante de los daños por los que se solicita indemnización, debiendo imputarse los mismos a la exclusiva conducta del reclamante.

Por todo ello, y al no existir la necesaria y adecuada relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios públicos regionales de conservación de carreteras y los daños por los que se reclama indemnización, procede desestimar la reclamación de referencia.

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

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Entre el funcionamiento de los servicios regionales de vigilancia y conservación de carreteras y los daños por los que se solicita indemnización, no existe la adecuada relación de causalidad exigible para determinar la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, por las razones expresadas en las Consideraciones Tercera y Cuarta del presente Dictamen.

SEGUNDA.- En consecuencia, la propuesta de resolución dictaminada, en cuanto es desestimatoria de la reclamación, se informa favorablemente.

No obstante, V.E. resolverá.

