



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **216/2025**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 10 de septiembre de 2025, 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 Fomento e Infraestructuras (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 12 de julio de 2024, (COMINTER 149312), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X y D.^a Y en representación de --, por daños en vehículo (exp. 2024_260), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.-Con fecha 8 de febrero de 2023, D. X y la mercantil --, representados por abogada, presentan reclamación de responsabilidad patrimonial, frente a la Administración regional, por los daños y perjuicios que alegan haber sufrido por la colisión de su vehículo con un objeto que se encontraba, sin señalizar, en una carretera titularidad de la CARM. La reclamación se basa en las siguientes alegaciones:

-“Con fecha 24 de febrero de 2022, sobre las 08:30 horas, se produjo un siniestro en la Autovía RM-2, en el punto kilométrico 3,400, término municipal de Alhama, en el que se vió implicado el vehículo marca Volkswagen-Passat, provisto de matrícula --, conducido por Dña. Z. El siniestro se produjo al colisionar el vehículo señalado con un objeto que se encontraba en la calzada, sin señalizar, con resultado de daños en el mismo.

La Guardia Civil del destacamento de Lorca, elaboró informe de los hechos junto con fotografías que adjunto...”.

-“El vehículo fue declarado siniestro total, indemnizando la compañía -- a su asegurado en la cantidad de 8.760 € por el valor venal, en virtud de las condiciones contratadas con su seguro. En total se reclaman 11.688 € que se traducen en el valor venal, el 30% del valor de afección, más la franquicia de 300 € que corresponde al asegurado abonar en virtud del contrato de seguro firmado por el mismo con la compañía de seguros. De esta forma se reclaman en este escrito 8.760 € por -- y 2.928 € por el asegurado y propietario del vehículo D. X en concepto de valor de mejora o de afección más la franquicia”.

Se propone como prueba la testifical de la conductora del vehículo siniestrado D^a Z. Y se adjuntan al escrito de reclamación los siguientes documentos: Certificación de la Guardia Civil sobre Orden de servicio que relata el accidente y adjunta fotografías del siniestro; valoración pericial, póliza contratada y justificante del abono realizado por la compañía de seguros; carnet de conducir y DNI de D^a. Z; documentación del vehículo siniestrado; y justificante del Registro Electrónico de Apoderamientos y escritura de poder para pleitos que acreditan la representación de la abogada interveniente.

SEGUNDO.- Con fecha 31 de mayo de 2023, se notifica a los reclamantes la admisión a trámite de la reclamación, con indicación del plazo máximo de resolución del procedimiento y del sentido del silencio administrativo. Asimismo, junto con dicha notificación, se requiere a los reclamantes para que aporten determinada información para la subsanación y mejora de la reclamación: *“declaración suscrita por el afectado en la que manifieste expresamente que no ha percibido indemnización por Compañía de Seguros u otra entidad”, “indicación acerca de si por estos mismos hechos se siguen otras reclamaciones”, “copia del recibo del pago de la prima de la anualidad correspondiente al momento del siniestro”, “copia de la tarjeta de inspección técnica del vehículo” y “datos necesarios para que la Administración notifique la realización de la prueba testifical”*.

Y, en contestación a dicho requerimiento, con fecha 13 de abril de 2023, los reclamantes aportan la documentación requerida, solicitando prueba testifical (la propuesta inicialmente) y prueba documental (todos los documentos aportados).

TERCERO.- Con fecha 30 de marzo de 2023, se solicita Informe Técnico al Parque Móvil de la Dirección General de Carreteras. Y con fecha 10 de mayo de 2023, en contestación a las cuestiones planteadas, dicho Parque Móvil emite Informe en el que pone de manifiesto:

-“En base a la Orden HFP/1442/2021, de 20 de diciembre, según modelo y en función de la antigüedad real del vehículo, se le calcula un Valor Venal de 8.288 €”.

-“Aporta Informe de Peritación-Valoración a través de --, NR 2022094254, de fecha 28/2/2022, y por la cantidad de unos 15.000,00 € (sin IVA), por lo que se tramita la Declaración de Siniestro Total”.

Ateniéndose al modo en que se produce el siniestro, según declaraciones de la conductora asegurada, los daños en el vehículo son compatibles”.

-“No aporta factura de reparación del vehículo”.

-“La cantidad reclamada supera el valor venal calculado del vehículo siniestrado”.

CUARTO.- También con fecha 30 de marzo de 2023, reiterada el siguiente día 22 de junio, se solicita a la Dirección General de Carreteras informe sobre la reclamación de responsabilidad patrimonial. Y con fecha 28 de junio de 2023, en contestación a las cuestiones que se le plantean, el Servicio de Conservación de dicha Dirección General remite Informe suscrito por la empresa “Construcciones Urdecon, S.A.” (adjudicataria de un contrato para la conservación de la Carretera RM-2) con el Vº.Bº. de la funcionaria de la Dirección General (directora facultativa y responsable del contrato de conservación). En dicho Informe se expone lo siguiente:

-“Titularidad de la carretera:

De conformidad con lo indicado en el apartado 1 del Pliego del Contrato <<Obras y Servicios para la ejecución de diversas operaciones de conservación en las carreteras RM-2, RM-3, RM-16, RM-17, RM-23, RM-602, RM-608 y RM-609>>, se definen tramos principales del presente contrato todos los tramos de carreteras, de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, entre otros: RM-2, carretera de nivel 1, del PK 0+000 al PK 36+930.

Por lo tanto, el punto kilométrico donde se indica que se produjo el incidente, PK 3+400, está comprendido dentro del tramo de la RM-2, titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia”.

-“Realidad y certeza del evento lesivo y fecha en que se produjo: Según el interesado afirma en su escrito, el evento se produjo en la margen derecha, P.K. 3+400 de la RM-2, el día 24 de febrero de 2022, sobre las 08:30 horas, estando implicado el vehículo Volkswagen Passat con matrícula --, conducido por Dña. Z. Y afirma que <<...el siniestro se produjo al colisionar el vehículo señalado con un objeto que se encontraba en la calzada sin señalizar, con resultado de daños en el mismo...>>

La Guardia Civil del destacamento de Lorca, elaboró un informe de los hechos junto con fotografías, que el interesado adjunta como documento número 1 y que se ha reproducido parcialmente al inicio de este documento.

Por lo tanto, con los datos obrantes, se puede inferir la realidad y certeza del evento”.

-“Relación de causa-efecto entre el funcionamiento del servicio público y el daño causado:

Una vez vistos, los partes de vigilancia del día de la incidencia y del anterior, ocurre que:

En el parte del día anterior se pasa en dos ocasiones por el punto del incidente, un primer recorrido el día 23 de febrero jueves, entre las 8:18 y las 9:00 horas y otro entre las 16:45 y las 18:50 horas donde en las incidencias no aparece nada en ese punto.

En el parte del día de la incidencia, se realiza un recorrido por la margen izquierda de la RM-2, por tanto, pasando por el lugar de la incidencia, de 8:20 horas a 9:07 horas, sin que se detectara la presencia de los restos metálicos. A las 9:35, estando recorriendo otros tramos de las carreteras del sector, el servicio de vigilancia recibe una llamada del COTA, la que se recoge en el parte de comunicaciones y que se describe a continuación.

Visto el parte de comunicaciones del día 24 de febrero de 2022, tenemos anotadas llamadas del COTA, (Central Operativa de Tráfico de la Guardia Civil) y del CECOP (Centro de Coordinación Operativa del Ministerio de Defensa), la llamada del COTA es registrada a las 9:35 horas y el vigilante anota como asunto de la llamada: <<pieza metálica que revienta rueda>>, anotando que se produce en la carretera RM-2, en el margen Izquierdo y en el P.K. 3+600, lo que concuerda con el incidente que nos ocupa.

Siendo la forma de proceder de los vigilantes la de retirar el objeto de la calzada, una vez localizado el mismo, en los casos en los que se trata de una pieza de pequeñas dimensiones, manejable por medios manuales. Como ocurrió en el caso que nos ocupa, una vez avisados de la presencia de la misma por el COTA, ya que no fue detectada durante el recorrido de vigilancia.

Por todo lo anterior, se estima que no existe relación de causa efecto entre el funcionamiento del servicio público y el daño causado, ya que no es exigible una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo, cuide que el tráfico de la calzada quede libre y expedito. Lo que queda reforzado con el hecho de que la IMD del tramo sea próxima a diecisés mil vehículos y que tan solo se tenga constancia de un incidente con un vehículo por la presencia de las piezas metálicas en la calzada”.

-“Concurrencia de fuerza mayor o de actuación inadecuada del perjudicado o de un tercero:

A tenor de lo apuntado anteriormente, se considera que, en el momento en que se dice que se produjeron los hechos, no hubo concurrencia de fuerza mayor.

Por otra parte, en caso de resultar ciertos los hechos, hay actuación inadecuada del interesado, ya que conforme establece el Reglamento General de Circulación, el usuario debe conducir con la precaución suficiente para adecuar la velocidad del vehículo a cuantas circunstancias concurren en cada momento, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse. Lo que también se reitera en el artículo 19.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, <<Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse>>”.

-“Imputabilidad a la Administración del perjuicio sufrido:

Se estima que no es imputable a la Administración el daño reclamado por el interesado, ya que conforme establece el Reglamento General de Circulación, es el usuario quién debe conducir con la precaución suficiente para poder adecuar la velocidad de su vehículo a cuantas circunstancias concurren en cada momento, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”.

-“Imputabilidad a la empresa encargada de la conservación:

Teniendo en cuenta la propia producción y desarrollo del incidente no cabe imputar responsabilidad a la empresa encargada de la conservación, ya que en los partes de vigilancia efectuados el día del evento y el anterior hábil, no consta la detección de la existencia de pieza metálica en el entorno del P.K. citado. Aunque sí que se recoge en el parte de comunicaciones del día del evento, una llamada del COTA avisando de la presencia de una pieza metálica, que provoca el reventón de un neumático a un vehículo, en el margen y el P.K. de la RM -2 donde el interesado argumenta que sufrió el incidente.

De todo ello se deduce que la pieza debió caer a la calzada, procedente de otro vehículo, después de la que la vigilancia pasara por el lugar del incidente, ya que en su recorrido no advirtió la presencia de ningún elemento extraño en la calzada. No siendo exigible una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo, cuide que el tráfico de la calzada quede libre y expedito”.

El Informe remitido por el Servicio de Conservación adjunta los partes de vigilancia de los días 23 y 24 de febrero de 2022, así como el parte de comunicaciones del día 24 de febrero de 2022.

QUINTO.- Con fecha 7 de agosto de 2023, se notifica a los reclamantes la apertura del trámite de audiencia “para que puedan formular alegaciones y presentar los documentos y justificantes que estimen procedentes”. Y con fecha 9 de agosto de 2023, en dicho trámite, presentan escrito de alegaciones manifestando que “se ratifican en cada una de las alegaciones formuladas en su escrito de reclamación”, y señalan que “esta parte en su periodo de prueba solicitó la testifical de la conductora del vehículo siniestrado... sin que conste que se la haya citado para declarar”, por lo que solicitan de nuevo dicha testifical.

SEXTO.- Con fecha 4 de julio de 2024, se dicta propuesta de resolución en la que se plantea “desestimar la reclamación... al no constar acreditada la concurrencia de los requisitos exigidos en el artículo 32 de la Ley

40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, concretamente la relación de causalidad entre el hecho acaecido, con su efecto lesivo, y el funcionamiento del servicio público de carreteras”.

SÉPTIMO.- Con fecha 12 de julio de 2024, se solicita el Dictamen de este Consejo Jurídico, acompañando el expediente administrativo y los preceptivos índice de documentos y extracto de secretaría.

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 de la Región de Murcia, y 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), y con dicho carácter preceptivo se ha recabado y se emite este Dictamen.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo para reclamar y procedimiento.

I.-La legitimación activa para reclamar por los daños materiales corresponde, de forma primaria, a quien ostenta la titularidad o propiedad de los bienes dañados, que es quien sufre el detrimento patrimonial que conlleva el perjuicio. En este caso, D. X ostenta legitimación activa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), dado que ha acreditado, mediante la aportación de copia del permiso de circulación, ser el propietario del vehículo dañado.

Por otra parte, también procede reconocer la legitimación activa a la compañía aseguradora del vehículo, que puede subrogarse en la posición del asegurado una vez pagado el importe de la indemnización pactada, en virtud de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 50/2008, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro (“el asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondería al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización”). En este caso, -- está legitimada para subrogarse en la posición del asegurado, ya que consta en el expediente póliza de seguro que cubre los daños al propio vehículo, y consta que la compañía ha abonado al asegurado el importe de la indemnización pactada. Por su parte, D. X está legitimado para reclamar por el detrimento patrimonial que le produce el pago de la franquicia, que se recoge en la referida póliza por un importe de 300 euros.

La legitimación pasiva corresponde a la Consejería consultante, dado que es la titular del servicio de conservación viaria de la carretera RM-2, a cuyo inadecuado funcionamiento se imputan los daños reclamados.

II.- La reclamación se ha presentado dentro del plazo anual que para la prescripción del derecho a reclamar establece el artículo 67.1 de la LPAC. El accidente que provocó los daños por los que se reclama se produjo el día 24 de febrero de 2022, y el escrito formulando la reclamación se registró de entrada el día 8 de febrero de 2023; por lo tanto, es evidente que la acción se ha ejercido de forma temporánea.

III.- Puede considerarse que, con carácter general, se ha seguido el procedimiento previsto en la LPAC para la tramitación de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial, sin que se observen carencias esenciales. No obstante, deben tenerse en cuenta las siguientes consideraciones.

Por una parte, debe señalarse que, si el órgano instructor del expediente no consideraba necesaria la práctica de la prueba testifical propuesta por los reclamantes, debería haberla rechazado expresamente mediante resolución motivada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.3 de la LPAC (*"el instructor del procedimiento solo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada"*).

Por otra parte, dado que la responsable del mantenimiento de la carretera es una empresa contratista de la Administración, debería haberse conferido el preceptivo trámite de audiencia a dicha contratista, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82.5 de la LPAC. No obstante, puede considerarse que no se ha producido indefensión, dado que la empresa contratista es la que suscribe, junto con la directora facultativa y responsable del contrato, el Informe del servicio a cuyo funcionamiento se imputa el daño, solicitado a la Dirección General de Carreteras por el órgano instructor del procedimiento.

TERCERA.- Elementos de la responsabilidad patrimonial en el ámbito de los servicios de conservación de carreteras.

I.- El ordenamiento jurídico español contempla un sistema de responsabilidad patrimonial por los daños que se causen como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, que encuentra su fundamento en los artículos 9.3 y 106.2 de la Constitución y que se regula en el artículo 32 de la LRJSP.

De acuerdo con lo establecido en este último precepto, los particulares tienen derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes de 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 normal o anormal de los servicios públicos.

De conformidad con lo dispuesto en este bloque normativo, en la constante jurisprudencia que lo interpreta, y en la doctrina del Consejo de Estado y de este Consejo Jurídico, son requisitos que deben concurrir para afirmar la responsabilidad extracontractual de las Administraciones Públicas los siguientes:

-Que se produzca en los bienes y derechos de los particulares una lesión antijurídica, es decir, un perjuicio que no tengan el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. La antijuridicidad se entiende de manera objetiva, en el

sentido de que no exista causa de justificación legalmente prevista que imponga el referido deber de tolerancia.

-Que el daño alegado sea efectivo, evaluable económico e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

-Que sea imputable a una Administración Pública por el ejercicio de su actividad, ya se produzca como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y provenga tanto de un hecho como de un acto jurídico.

-Que exista una relación de causalidad entre el hecho o acto y el daño que se alega, de modo que no concurra causa de fuerza mayor, y se reclame en el plazo de un año.

Ahora bien, al igual que ha sucedido con ocasión de la emisión de Dictámenes emitidos con anterioridad en supuestos similares al que aquí se trata, el Consejo Jurídico ha destacado que, si bien es cierto que nuestro ordenamiento jurídico configura un régimen de responsabilidad patrimonial de carácter objetivo, éste no convierte a la Administración en una aseguradora que deba responder automáticamente por el solo hecho de que el evento dañoso se haya producido como consecuencia de la utilización de bienes o servicios públicos con independencia del actuar administrativo, porque, de aceptar esta tesis, el régimen de responsabilidad patrimonial se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico (Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de noviembre de 1997, 5 de junio de 1998, 27 de mayo de 1999, 13 de septiembre de 2002 y 8 de abril de 2003, entre otras).

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que, pese a que el tenor literal del citado artículo 32 de la LRJSP alude exclusivamente al funcionamiento de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a tal supuesto debe añadirse el de las lesiones causadas por el no funcionamiento de los servicios públicos, esto es, por omisión administrativa, cuando el dañado tuviera el derecho a que la Administración hubiese actuado de manera positiva para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

II.- Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que aquélla puede derivar, entre otros supuestos, de la omisión, por parte de la Administración competente, de una determinada actuación que deba considerarse comprendida dentro de la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y de procurar su mantenimiento y conservación. En ese sentido, el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece que la explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, entre ellas las referentes a la seguridad vial.

Ese precepto resulta coincidente con el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia. A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último precepto añade que las operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad.

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, como exige el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En consecuencia, 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 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 aquélla 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 entre el daño causado y el funcionamiento del servicio viario regional: inexistencia.

I.-Los reclamantes alegan que “*el siniestro se produjo al colisionar el vehículo señalado con un objeto que se encontraba en la calzada, sin señalizar, con resultado de daños en el mismo*”.

La Certificación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil afirma que, según consta en la Orden de Servicio núm. 2022-2-2558-2010, “*Sobre las 08:30 horas del día 24 ocurrió un accidente de circulación en autopista RM-2,..., con el resultado de daños materiales en vehículo... Circulaba sentido Alhama de Murcia,..., cuando he observado un objeto en el centro de la calzada, no pudiendo evitar colisionar con él, produciendo daños en el bajo de mi coche*”. Y señala como causa del accidente: “*obstáculo en la calzada (pieza metálica), se desconoce procedencia*”, adjuntando fotografías de dicha pieza.

El informe del Parque Móvil de la Dirección General de Carreteras afirma que “*ateniéndose al modo en que se produce el siniestro, según declaraciones de la conductora asegurada, los daños en el vehículo son compatibles*”. Y, como señala el informe del Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras, “*con los datos obrantes, se puede inferir la realidad y certeza del evento*”.

II.- Los reclamantes alegan que “*la causa del accidente deriva del mal funcionamiento de los servicios públicos y concretamente en este caso de la Administración a la que me dirijo por ser la encargada de mantener la vía en condiciones adecuadas para las personas que circulan por la misma, sin que puedan correr el riesgo de sufrir un accidente como en este caso ocurrió al colisionar con objeto sin señalizar en la calzada*”.

Como ha puesto de manifiesto reiteradamente este Consejo Jurídico (por todos, Dictamen núm. 12/2023), sólo si se consigue establecer una relación de causa a efecto entre el inadecuado mantenimiento de la vía y el daño alegado podría ser estimada la reclamación, pues el hecho de que la responsabilidad patrimonial de la Administración sea objetiva sólo exime de prueba de la existencia de culpa, pero no exime del imprescindible nexo de causalidad entre la conducta de los servicios públicos y el daño producido. Y, como ha puesto de manifiesto reiteradamente el Consejo de Estado (por todos, Dictamen núm. 62/2003), en las reclamaciones por responsabilidad patrimonial la carga de la prueba pesa sobre la parte reclamante de acuerdo con los viejos aforismos “*necesitas probandi incumbit ei qui agit*” y “*onus probandi incumbit actori*” y con el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

En el presente caso, como se ha dicho, hay suficientes elementos de prueba en el expediente para considerar

acreditada tanto la existencia de los daños sufridos como la causa de los mismos; pero ello no implica, sin más, que pueda considerarse acreditada la concurrencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público de conservación viaria y los daños reclamados.

Respecto a la concurrencia de nexo causal, debe señalarse la doctrina del Consejo de Estado (por todos, Dictamen núm. 2568/2000) que afirma “que si bien la Administración viaria tiene el deber de mantener las carreteras abiertas a la circulación en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen quede normalmente garantizada, no es menos cierto que, como viene reiterando la doctrina de este Consejo de Estado (invocada por la Demarcación de Carreteras en su informe), el deber de vigilancia no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible entre lo que no se encuentra una vigilancia tan intensa que sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito bajo cualquier circunstancia”. En este sentido, en un supuesto similar al que es objeto del presente Dictamen, el Consejo de Estado en su Dictamen núm. 992/2005 afirma lo siguiente:

“En el presente expediente, al igual que en otros casos análogos dictaminados por este Consejo, no se da el nexo de causalidad requerido para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración. Y ello por cuanto la causa directa del accidente fue la existencia de un objeto (un tablón de madera) en la calzada de la carretera, existencia fortuita, que implica la intervención de un tercero ajeno al servicio público, en concreto un vehículo sin identificar, del que debió caer el objeto causante del evento lesivo.

Por lo demás, no es de apreciar una culpa 'in vigilando' del contratista, y, en todo caso, no parece razonable exigir una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo no instantáneo o inmediato, cuide de que el tráfico de la calzada sea libre y expedito. El deber de vigilancia no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, sin que comprenda, por tanto, el supuesto de caída de objetos de vehículos, que ocasionen perjuicios a los vehículos que sigan en el tráfico normal de la carretera”.

III.- El Informe del Servicio de Conservación de la Dirección General de Carreteras, y los partes de vigilancia de la adjudicataria del servicio de conservación de la carretera RM-2, ponen de manifiesto que el día anterior al accidente se pasó en dos ocasiones por el lugar de los hechos; “*un primer recorrido entre las 8:18 y las 9:00 horas y otro entre las 16:45 y las 18:50 horas donde en las incidencias no aparece nada en ese punto*”. Y en el parte del día del accidente consta que “*se realiza un recorrido por la margen izquierda de la RM-2, por tanto, pasando por el lugar de la incidencia, de 8:20 horas a 9:07 horas, sin que se detectara la presencia de los restos metálicos*”. En el parte de este día se indica además que “*a las 9:35, estando recorriendo otros tramos de las carreteras del sector, el servicio de vigilancia recibe una llamada del COTA, que se recoge en el parte de comunicaciones*”; figurando anotado en el parte de comunicaciones, a las 9:35 horas, “*pieza metálica que revienta rueda*”.

Se deduce de lo expuesto, según señala el referido Informe del Servicio de Conservación, “*que la pieza debió caer a la calzada, procedente de otro vehículo, después de que la vigilancia pasara por el lugar del incidente, ya que en su recorrido no advirtió la presencia de ningún elemento extraño en la calzada*”. Dicho Informe indica, además, que “*se aprecia que la pieza tiene restos de pintura roja, lo que reafirma la hipótesis de que sea una pieza que se ha desprendido de algún vehículo, por formar parte de él o por formar parte de su carga. Ya que, en el entorno de la carretera, en este tramo no hay elementos metálicos de color rojo*”. Por su parte, el informe de la Guardia Civil afirma que “*se desconoce la procedencia*” de la pieza metálica.

La Administración ha proporcionado en el presente caso datos que permiten constatar una actuación adecuada del servicio de conservación y mantenimiento, con un funcionamiento que puede considerarse ajustado al estándar de rendimiento exigible; según se desprende del Informe del Servicio de Conservación, así como de los

partes de trabajo aportados, el servicio de vigilancia realiza un mínimo de dos recorridos completos diarios de la carretera RM-2, eliminando los obstáculos que se encuentra a lo largo del mismo. Se deduce del expediente, sin que se haya aportado prueba en contrario, que la pieza metálica causante del accidente se desprendió de algún vehículo tras el primer recorrido de vigilancia del día del accidente.

Como señala el reiterado Informe del Servicio de Conservación, se estima que no existe relación de causa efecto entre el funcionamiento del servicio público y el daño causado, ya que no es exigible una vigilancia tan intensa que, sin mediar lapso de tiempo, cuide que el tráfico de la calzada quede libre y expedito bajo cualquier circunstancia. Añadiendo que la ausencia de nexo de causalidad “queda reforzada con el hecho de que la IMD del tramo sea próxima a dieciséis mil vehículos y que tan solo se tenga constancia de un incidente con un vehículo por la presencia de la pieza metálica en la calzada”.

En definitiva, se deduce del expediente, sin que los reclamantes hayan aportado prueba en contrario, que no existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público de conservación viaria y el daño reclamado. Por lo que resulta innecesario pronunciarse sobre los restantes extremos respecto de los que deberían versar este Dictamen, es decir, valoración del daño, su cuantía y el modo de la indemnización.

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

CONCLUSION

ÚNICA.- Se dictamina en sentido favorable la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, toda vez que no consta acreditada la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público de conservación viaria y el daño reclamado.

No obstante, V.E. resolverá.