



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 3 2 / 2 0 0 3

(Sección 1ª)

La Laguna, a 11 de diciembre del 2003.

Dictamen solicitado por el Ilmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Gomera en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado por la reclamación de indemnización formulada por G.A.P., por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 222/2003 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. El presente Dictamen expresa la opinión de este Organismo sobre la adecuación jurídica de la Propuesta de Resolución (PR) de un procedimiento de responsabilidad patrimonial relativa al servicio público de carreteras, a adoptar por el Cabildo Insular de La Gomera en el ejercicio de sus competencias administrativas (v. arts. 5.1 y 22.1 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, LCC, y art. 14 de su Reglamento aprobado por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, en relación con lo dispuesto en la Ley autonómica 14/1990, modificada por la Ley 8/2001, así como los Decretos 112/2002 y 186/2002, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria de dicha Ley).

Es preceptiva la solicitud del Dictamen y ha de efectuarla el Presidente de la Corporación Local actuante (arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley del Consejo Consultivo).

2. El procedimiento se inicia por escrito de reclamación de indemnización por daños, producidos según se alega a consecuencia del funcionamiento del referido servicio, que presenta G.A.P. el 15 enero de 2001 en ejercicio del derecho

* **PONENTE:** Sr. Bosch Benítez.

indemnizatorio y exigencia de la correspondiente responsabilidad administrativa previstos, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 106.2 de la Constitución (CE), en los artículos 139 y siguientes de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC) y en el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial (RPRP), aprobado por Real Decreto 429/93, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 142.3 de la citada Ley.

3. El hecho lesivo se produjo, según el indicado escrito, al toparse de modo inesperado el vehículo del interesado, en la curva de buena visibilidad existente en el p.k. 12.950 de la carretera TF-713, cuando circulaba por ella a las 10.30 horas del día 2 de agosto de 2000, con restos en la vía de otro accidente anterior, al parecer ocurrido sobre las 07.30 horas, existiendo en particular una gran mancha de aceite que no había sido limpiada, sin haber señal o advertencia al respecto. Por eso, al pasar inevitablemente por encima de estos restos y pese a ir a velocidad adecuada, el coche se deslizó sin poder controlarlo hasta colisionar con el talud situado al borde del carril contrario, sufriendo aquél múltiples desperfectos en carrocería y mecánica.

Al escrito se adjunta tanto documentación pertinente al caso, como un informe pericial, emitido a solicitud de la compañía aseguradora del interesado, según el cual se califica el accidente como siniestro total. Así, dada la entidad de los desperfectos sufridos, su reparación resultaría más costosa que el valor actual del vehículo, siendo por demás dudoso no sólo que, por su antigüedad, se encontraran las piezas necesarias, sino que tampoco aquella garantizara que el coche pudiera circular con seguridad. En consecuencia y vistos los parámetros aplicables, singularmente la cotización en el mercado de modelos de vehículos similares al afectado, el valor venal del mismo es de 150 mil pesetas, siendo el del siniestro total de 145 mil al deducirle 5 mil como valor de los restos; cantidad que el reclamante solicita en concepto de daños como indemnización.

En el referido escrito se advierte que la Guardia Civil intervino en el accidente, instruyendo las Diligencias 193/00, en las que, según dice el reclamante, se atribuye el accidente a la existencia de los restos indicados, en especial el aceite mezclado con el agua de la lluvia que caía, indicándosele que no se taparon con tierra al estar, precisamente, lloviendo.

4. La Propuesta de Resolución (PR), tras más de dos años de tramitación y múltiples actuaciones, desestima la reclamación porque, a la luz del expediente, no

hay la necesaria relación de causalidad entre los daños y el funcionamiento del servicio. Así, afirma que, aparte de ser dudosa la presencia de restos en la vía, de existir éstos, no pudieron producir el efecto que se alega, pues estaban en el otro carril y muchos coches circularon por ella sin problemas, siendo el tráfico intenso. En todo caso, el accidente ocurre porque el afectado marchaba a exceso de velocidad y, por ello, máxime al ser visibles los posibles restos, no pudo evitarlos cuando debía con una conducción adecuada, sin que se produjera por deslizamiento sobre ellos, sino por la brusca maniobra del conductor al verlos.

5. En el análisis de adecuación de la actuación administrativa de referencia se tendrá presente, aparte de la ordenación sobre el servicio público actuado, la regulación estatal sobre responsabilidad patrimonial porque, pese a tener la Comunidad Autónoma de Canarias competencia normativa en la materia (v. artículo 32.6, EAC), no se ha dictado norma autonómica de desarrollo de la base normativa estatal (v. artículos 149.3, CE y 7.1 y 3 o 54 de la Ley reguladora de las bases de Régimen Local, LRBRL).

II

1. El interesado en las actuaciones es G.A.P., legitimado para reclamar, habida cuenta de que está acreditado que es el titular del bien dañado (artículo 142.1 LRJAP-PAC, en relación con los artículos 31.1 y 139.1 de esa Ley). La legitimación para instruir y resolver el procedimiento corresponde, según se indicó, al Cabildo de La Gomera.

Por otra parte, aunque en realidad no debiera ser determinante en este asunto, pues desde el principio el vehículo afectado estaba localizado por los documentos relativos a su titularidad, matrícula y fecha de matriculación, se resolvieron adecuadamente las dudas planteadas por el órgano instructor en este tema al aparecer distintas denominaciones del modelo del mismo, así como por la fecha de antigüedad que, por evidente error, se recogía en la pericia adjuntada a la reclamación, el cual se reconoce como no podía ser de otra manera por el perito, advirtiendo además que no tiene trascendencia sobre lo informado.

Se cumplen los requisitos relativos a la presentación y admisión de la reclamación previstos en los artículos 142.5 y 139.2, LRJAP-PAC, pues aquella se

formula dentro del año posterior a la producción del hecho lesivo y el daño es efectivo, económicamente evaluable y personalmente individualizado.

2. Se han efectuado los trámites correspondientes a la fase de instrucción del procedimiento, tanto el de informes, en el que no puede incluirse, sin embargo, el último documento que aparece en el expediente, titulado "informe pericial", pues se trata de una prueba de este orden, como el de vista y audiencia al interesado, haciéndole saber la relación de documentos obrantes en el expediente, incluida tal pericia y una PR desestimatoria. Por el contrario, no se realizó el probatorio.

Al respecto ha de indicarse que no es correcto la no apertura de dicho trámite probatorio (arts. 80 y 81 LRJAP-PAC), máxime al practicarse sin conocimiento del interesado la mencionada pericia, ni tampoco lo es la realización de la audiencia, en relación con el momento en que se hace y adjuntando una Propuesta resolutoria definitiva (arts. 84.1 y 2, y 89.1 LRJAP-PAC).

Es notorio, por otra parte, que se ha producido una gran demora en la resolución del procedimiento, que es de seis meses (artículo 13 RPRP), sin que se produjera su suspensión, siempre en adecuada aplicación en todo caso del artículo 42.5 LRJAP-PAC, ni la ampliación del plazo, asimismo en la debida aplicación del apartado 6 de dicho artículo. Es más, no existiendo motivo suficiente para ello, desde luego nunca para el retraso finalmente producido, no puede ser imputado el mismo al interesado, quien tiene motivos para la presentación del escrito de protesta al respecto que efectivamente produjo. De todos modos, sin perjuicio de las consecuencias, en especial de orden económico, de este retraso y de que el interesado hace mucho tiempo que pudo considerar, a los efectos oportunos, desestimada su reclamación, persiste la obligación de resolver expresamente (v. artículos 42.1 y 7; 43.1, 2 y 4; 141,3 y 142.7 LRJAP-PAC).

3. En cualquier caso, de la documentación disponible, tanto informes como pericias, se deduce la siguiente información sobre el hecho lesivo, su posible causa y efectos, incluyendo la valoración de los daños sufridos, aunque sin necesidad de reiterar ahora lo que al efecto se señala en la pericia aportada por el reclamante.

A) Informe del Servicio, requerido por el instructor al Área de Obras Públicas, sobre el accidente alegado, y del Departamento de Actividades Clasificadas, sobre la valoración asumida por el interesado.

El segundo Servicio mencionado dice, tardíamente y sin cumplir el plazo legal para pronunciarse y tampoco el fijado en la petición, que no puede pronunciarse porque no dispone de datos para obtener el valor venal del vehículo accidentado.

B) Diligencias 193/00, instruidas por la Guardia Civil del Puesto de San Sebastián sobre el accidente y remitidas a solicitud del órgano instructor, a las que se refirió el reclamante en su escrito.

A las 11.30 horas del día 2 de agosto de 2000, al recibirse aviso de accidente encontrándose de servicio, la pareja interviniente se acercó a la Degollada de Peraza donde, en efecto, a la altura del p.k. 12.950 de la carretera que por allí pasa estaba un automóvil chocado y con su conductor, el reclamante, con heridas en la cabeza, de las que emanaba sangre, aunque estaba consciente y refería dolor en el pecho. Por eso, llamaron a una ambulancia que vino enseguida y lo trasladó a urgencias, donde fue tratado con pronóstico leve.

El automóvil pertenecía al reclamante, teniendo diversos desperfectos y estando su documentación en regla, determinándose su matrícula, que coincide con la del coche al que se refiere tal documentación. Y ello, aun cuando la denominación del modelo no sea exactamente la misma que señala la Guardia Civil actuante.

En el momento del accidente lloviznaba, estando la calzada algo mojada y siendo la visibilidad buena, como la tiene la curva donde ocurrió aquél, aunque había aceite en la calzada mezclado con el agua que caía, en los dos carriles y a la entrada de tal curva, el cual procedía de un accidente anterior por pérdida del coche accidentado.

En cuanto a la concreta causa del hecho lesivo, la califica de desconocida, refiriendo que el conductor simplemente señala que perdió el control no sabiendo exactamente el motivo, a resultas de lo cual impactó lateralmente con la valla de la derecha de la vía en el sentido de la marcha del automóvil, existiendo una rozadura de diez metros, y, luego, rebotó hacia el carril de dirección contraria hasta impactar con el talud adyacente.

Sin embargo, es de advertir que no se indica si existía en el lugar señal de límite de velocidad, ni cuál podía ser ésta como máximo. Y, en todo caso, no se dice que el interesado lo vulnerase o que circulara a más velocidad de la adecuada a las condiciones de la vía o del tiempo, o bien, que la causa del accidente fuera la culpa,

exclusiva o parcial, del propio interesado por dicha causa u otra vulneración de normas circulatorias.

C) Nuevo informe de la Guardia Civil, requerido por el órgano instructor más de un año después del primero y de empezar la instrucción, en relación con el dato de la producción de un previo accidente conectado esencialmente con el segundo por motivo asimismo sabido al comienzo de la tramitación del procedimiento.

En estas otras diligencias, con el numeral 192/03, se confirma ese otro accidente precedente, el cual afectó al coche de G.M.C., conducido por A.D.M.P., sucediendo exactamente en el mismo lugar pero unas dos horas antes. Así, señalándose también aquí que no es conocida la causa del accidente, el coche en cuestión no siguió la trayectoria normal al alcanzar la curva de referencia, sino que continuó recto, chocando con el talud del carril contrario, a la izquierda del sentido de marcha, con lo que se le produjeron varios desperfectos y consiguiente pérdida de aceite, la cual se mezcló con agua y se extendió.

El aviso del accidente se recibió a las 8.30 horas del día 2 de agosto del 2000, acudiéndose al lugar donde estaba el coche accidentado, pero sin conductor en él o cercanías, ni restos de sangre, conociéndose después que había sido trasladado al servicio de urgencias, en la que se le atendió con pronóstico leve.

En esos momentos llovía fuertemente, estando la calzada muy mojada, sin existir por eso buena visibilidad para conducir, aunque tampoco se menciona existencia de señal de limitación de velocidad, ni se habla de conducción inadecuada por sobrepasarlo o por no ajustarse a las condiciones de la vía y del tiempo, no afirmándose que el accidente fuese culpa de la conductora por tal motivo.

Además, se observa que no se hace alusión a que se avisara al Cabildo del accidente para que se actuara al respecto, ni de que se procediera por los agentes a eliminar sus restos o, al menos, señalarlos.

D) Informe pericial solicitado por el órgano instructor, primero al Grupo MGS y, al fallar éste por causa que no consta en el expediente, a M. sobre la valoración del valor venal y, por ende, de la cuantía de la indemnización solicitada, emitiéndose sin embargo no sólo sobre este extremo, sino también, es de suponer que a solicitud no explicitada del Cabildo o, desde luego, con el consentimiento del instructor, sobre la

supuesta causa del hecho lesivo, argumentándose al respecto a la vista de las Diligencias instruidas.

En cuanto al valor venal informado por el primer perito, considera que, por razones que relaciona sin más, es excesivo, aunque reconoce que este extremo es debatible por las concretas características y estado del coche dañado, estimando que, por las mencionadas razones, dicho valor sería de 600 €.

Por lo que se refiere al otro punto, más bien como mera suposición y sin posible apoyo, directo o indirecto, en las diligencias, mantiene que el conductor marchaba con exceso de velocidad, sin llegar a determinar si por vulneración del límite o por otra circunstancia, de modo que, al encontrarse con la mancha de aceite y agua, que podía ver por ser buena la visibilidad y abierta la curva en la que estaba, dada su falta de atención sólo pudo tratar de evitarla con un volantazo hacia la derecha.

El resultado fue que perdió el control del vehículo, chocando con la valla de ese lado, con la que rozó varios metros, y después se deslizó hacia el talud del otro carril, en el que impactó. Añade que, por la posición del vertido respecto a la colisión inicial, el coche no pudo pasar por encima y derrapar para chocar con una valla que estaba casi a su altura; máxime cuando, de haber ocurrido tal cosa y visto el sentido de marcha, el coche hubiera seguido una trayectoria hacia la izquierda y no a la derecha.

III

1. En relación con la cuestión de fondo a decidir, procede indicar ante todo que corresponde al reclamante demostrar, sin perjuicio de los informes que han de evacuarse al respecto, tanto la existencia del hecho lesivo y del daño producido, como que éste se produce en el ámbito del funcionamiento del servicio y que existe nexo causal entre daño y funcionamiento. Pero, al tiempo, no puede olvidarse que es objetiva la responsabilidad exigible en cuanto que, por mandato legal y reglamentario, se ha de responder por daños causados por el funcionamiento normal o anormal del servicio; es decir, por acción u omisión y exista o no culpa del prestador, sin confundir tampoco entre los funcionarios del servicio y éste mismo.

Pues bien, según se prevé en la Ley autonómica 9/91 y en su Reglamento (v. artículo 5, 22 ó 25 de la primera), forma parte del servicio público de carreteras el

mantenimiento y conservación de las mismas y de sus diversos elementos funcionales o de la zona aledaña, de manera que han de estar libres de obstáculos o riesgos que impidan su uso suficientemente seguro para el fin que les es propio, debiendo ser retirados diligentemente. Cual es el caso de la existencia de sustancias deslizantes en la vía, cualquiera que sea su procedencia, fuese agua en forma de hielo o charcos o, con más razón lógicamente, vertidos de aceite o combustible, o bien, la mezcla de una y otro.

Lógicamente, también es función del servicio la labor de vigilancia y control de las vías, con el mismo fin que la anterior y, es claro, para facilitar su pertinente realización, debiéndose efectuar para ser adecuada en relación con las características y potencial peligrosidad de la carretera, en especial vistos los antecedentes de accidentes en ella, así como las condiciones existentes y el momento del día, pero todo el tiempo de funcionamiento del servicio y, por tanto, de uso de las carreteras.

Por eso, salvo demostrada actuación improcedente de la Guardia Civil, no cabe derivar la responsabilidad por daños causados por piedras en la carretera a la Administración estatal, en relación con su competencia en seguridad vial. Así, la causa del hecho lesivo está conectada inmediatamente con las funciones propias del servicio de carreteras, cuya realización compete a la Administración titular del mismo y de la vía sobre la que presta, de modo que el eventual problema de seguridad para la circulación derivado de un obstáculo en la vía sería consecuencia del previo funcionamiento omisivo del servicio de carreteras.

Por otro lado, correspondiéndole en todos estos casos la carga de la prueba a la Administración, no se responde por incidencia demostrada de fuerza mayor o por la intervención determinante de un tercero para producir el hecho lesivo, quebrándose el referido nexo causal, salvo que exista deber de custodia administrativa sobre ese tercero. Ni, con idéntico efecto, cuando el interesado vulnera las normas reguladoras del servicio o del uso de la vía, incluyendo las conformadoras del principio de conducción dirigida, pues debe estar atento a la conducción y ajustar la velocidad de marcha en función de la existencia de señales, de las circunstancias contempladas en tales reglas o de la visibilidad de obstáculos en la carretera, siempre sin perjuicio del principio de confianza en el uso de la vía y dependiendo de las características de ésta y de aquél o del lugar del suceso. En fin, no cabe exigir esta responsabilidad cuando el hecho lesivo sucede sin que la adecuada realización de la actuación administrativa

podiera evitarlo, produciéndose sin relación con la eventual omisión de las funciones debidas.

Todo ello, sin obstar a que, en función de los respectivos deberes legales o reglamentarios de Administración y usuarios, el hecho lesivo pueda tener concausas imputables a aquélla y a éstos, de modo que la responsabilidad por los daños se ha de distribuir entre la Administración y el propio interesado, limitándose en su caso la administrativa y, por tanto, el importe de la indemnización debida.

Por supuesto, en caso de que proceda abonar indemnización se recuerda que la lesión indemnizable es ciertamente la generada por el hecho lesivo y sólo por éste, aunque valorada según el principio de reparación integral de los daños y perjuicios.

2. A la luz de la documentación disponible, sobre todo de las diligencias instruidas, en este supuesto está suficientemente demostrada la existencia del accidente sufrido por el interesado y del vertido de aceite mezclado con agua de lluvia en la carretera, en el lugar alegado, justo tras comenzar una curva pronunciada a la derecha según sentido de marcha del vehículo afectado, ocupando buena parte del carril utilizable y casi todo el de dirección contraria. Y también los desperfectos producidos en dicho coche, congruentes con la consistencia del hecho lesivo.

Sin embargo, como ya se indicó, se discute tanto la valoración de los daños correspondientes, como la causa del hecho lesivo y, subsiguientemente, su conexión con el funcionamiento del servicio.

Pues bien, contra lo terminantemente afirmado en la PR, ha de mantenerse la existencia de la antedicha conexión en función de la realización de las expuestas funciones del servicio. Así, no sólo había un vertido, por su propia naturaleza deslizante, en la vía, sino que en ella estuvo, sin limpieza o siquiera control a los efectos oportunos, más de dos horas, en una carretera que, por demás y como admite la misma Administración, es relevante en la red viaria de la Isla y de mucho uso. En este sentido, la propia Información del Servicio y como ya se apuntó permite decir que éste no efectuaba una adecuada actuación de vigilancia o control de la carretera, no funcionando tal servicio en horas y en una vía de tales características.

En consecuencia, cabe adelantar desde ahora que el interesado no tiene el deber jurídico de soportar el daño, asumiendo el riesgo que comporta la circulación, por no

existir tiempo razonable para que el servicio actuase su función de limpieza o, al menos, de vigilancia del lugar; ni tampoco por incidencia de fuerza mayor, no ocurriendo el accidente por causa imprevisible o de irresistible producción, ella misma o sus efectos dañosos.

3. No obstante, en base a los argumentos ya expuestos en el Fundamento I, la PR sostiene que no existe aquí el necesario nexo causal que permite exigir la responsabilidad administrativa o, si lo hubiere, quebraría por la conducta del interesado, de manera que en ningún caso es imputable a la Administración la causa del accidente. Pero esta conclusión no puede compartirse por este Organismo porque los mencionados argumentos no son acogibles, al menos de modo determinante a ese fin.

En efecto, en primer lugar es incontestable que sobre las 08.30 horas del día 2 de agosto de 2000 ocurrió en el lugar alegado un accidente, el cual, aun cuando se desconoce su causa, produjo un vertido de aceite que, además de mezclarse con el agua que en cantidad caía, al llover fuertemente, se extendió gradualmente con el tiempo hasta casi cubrir los dos carriles de la carretera, de doble dirección, donde permaneció dos horas sin que nadie lo limpiara o controlara. En esta línea, ni siquiera cabe decir que, aun existiendo la mancha, no podía ser causante del segundo accidente porque, estando en una carretera de uso constante por sus características, ningún otro automóvil se accidentó antes que el del reclamante, seguramente porque se encontraba en el carril de sentido contrario al de su marcha. Y es que, además de que había vertido asimismo en el carril a utilizar por el interesado, ocupándolo en considerable medida al ocurrir el accidente, no sólo no hay acreditación de que no se produjeran otros accidentes, que pudieron ocurrir sin ser denunciados o sin intervenir la Guardia Civil por su entidad o por algún otro motivo, sino que, mejorando las condiciones atmosféricas, lo hacían teóricamente las de la vía, pero en la práctica se incrementaba el riesgo de su uso tanto por seguir el desconocimiento del vertido, como por su paulatina extensión y dificultad de visión al mezclarse cada vez más con agua.

Lo que, antes bien, conduce a entender que el interesado no estaba en condiciones de apreciar la existencia de la mancha en el carril, ya disimulada o enmascarada, en orden a evitarla, si es que la circulación se lo permitía, máxime cuando estaba situada una vez empezada una fuerte curva, con una valla al margen además que dificultaba la plena visión del suelo por muy buena que fuese la

visibilidad. Esto es, con una conducción exigible al caso no podría apreciarse la mancha o tenerse precaución al respecto hasta tenerla justo delante o pasar por encima.

4. Por otro lado, la PR dice que el interesado marchaba con exceso de velocidad, pero no hay datos en el expediente que demuestren o hagan inferir que el interesado lo hiciera, vulnerando el límite permitido, que se desconoce, o siendo inadecuada a las condiciones de la carretera en ese momento, pues la Guardia Civil nada dice sobre ello, ni lo insinúa siquiera, no acreditándolo ciertamente el Informe pericial manejado por el instructor, pues no basta para ello la mera presunción sin apoyo o, menos aun, la simple afirmación.

Por demás, dado lo precario del croquis del lugar hecho por los agentes actuantes, no puede darse por supuesto que la situación de la mancha, habida cuenta de que el coche impactó primero con la valla a la derecha, obsta indefectiblemente a que el accidente ocurriera por deslizamiento. Así, como quiera que el vertido estaba ya iniciada la curva, entra dentro de lo posible que el coche entrara en la mancha, se deslizara y el conductor maniobrara en consecuencia, perdiendo el control hacia el lado de la valla. Pero es que, aunque se admitiera que el conductor trató de eludir la mancha con un volantazo a la derecha antes de llegar a ella, no podría imputársele la causa del accidente, y mucho menos en exclusiva, tanto porque tal vertido no debía estar allí, como por las circunstancias antes referidas sobre su situación, extensión y apreciación.

Por consiguiente, no cabe mantener tampoco que el accidente ocurre en parte por culpa del interesado, al conducir sin atención y/o con exceso de velocidad. En este orden de cosas puede añadirse que los daños sufridos, leves, por el interesado y los desperfectos en el vehículo, diversos e importantes pero no extraordinarios o catastróficos, siendo calificado de pérdida total por otras razones, no permiten argumentar que fuera a una alta velocidad necesariamente.

En consecuencia, no es conforme a Derecho la PR analizada, pues, a la luz de los elementos de juicio recogidos en el expediente y las pruebas aportadas por el interesado y la Administración, procede entender no sólo que existe nexo de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el hecho lesivo ocurrido o el daño sufrido, sino que la causa del mismo es sólo imputable a la Administración insular,

responsable directa frente al usuario en cuanto prestataria del servicio, debiéndose estimar la reclamación del interesado.

5. En cuanto a la determinación del importe de la mencionada indemnización, ha de señalarse que, existiendo contradicción entre las dos pericias presentadas y vistos los argumentos recogidos en ellas sobre la determinación del valor venal del automóvil accidentado, partiéndose de la base de que existe coincidencia en que existe pérdida total, ha de estarse a la primeramente efectuada. No sólo porque la segunda no acredita las afirmaciones que contiene al respecto, cuestionando la inicial y proponiendo otra, sino porque sólo el primer perito inspeccionó el coche directamente y en el taller de reparación. Por tanto, el importe en cuestión habría de ser de unos 870 €.

En todo caso, tal cifra habrá de incrementarse con la que resulte de los criterios aplicables al caso, en la línea de lo previsto en el actual artículo 141.3, LRJAP-PAC, habida cuenta de la demora en resolver el procedimiento sin que ésta sea imputable en absoluto al interesado.

C O N C L U S I Ó N

De acuerdo con lo expuesto en el Fundamento IV, la PR no es conforme a Derecho, existiendo relación de causalidad entre daño producido y funcionamiento del servicio, de modo que debe responder la Administración gestora de éste e indemnizar al reclamante de acuerdo con lo expuesto en el Punto 5 del referido Fundamento.