



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 2 8 1 / 2 0 0 7

(Sección 2ª)

La Laguna, a 19 de junio de 2007.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado por la reclamación de indemnización formulada por M.A.C., en nombre y representación de J.C.V.H., por daños ocasionados en el vehículo propiedad de éste, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 227/2007 ID)\*.*

## F U N D A M E N T O S

### I

1. M.A.C. presenta reclamación de indemnización el 28 de julio de 2006, en nombre y representación acreditada de J.C.V.H., en escrito en el que se detallan datos de accidente sufrido por el automóvil, en la TF-1, de Santa Cruz de Tenerife a Armeñime, sucedido el 17 de marzo de 2006, sobre las 06:30 horas. Se acompañan al escrito, además de los documentos acreditativos de la condición de interesado del reclamante, y de la representación de quien actúan por él en este procedimiento, copia de las hojas de parte de incidencias de la empresa T., en las que se incorpora informe estadístico de la Dirección General de Tráfico y se constata la intervención de la Guardia Civil, y presupuesto de reparación del vehículo accidentado, por importe de 8.860,67 euros, lo que solicita como indemnización.

2. La solicitud del Dictamen se efectúa por sujeto habilitado y la misma es preceptiva [arts. 12.3 y 11.1.D.e) de la Ley del Consejo Consultivo de Canarias].

El reclamante ostenta la condición de interesado por ser el propietario acreditado del vehículo por cuyos daños se reclama, si bien en este caso se actúa por medio de representación, también acreditada.

---

\* **PONENTE:** Sr. Fajardo Spínola.

Por su parte, la competencia para instruir el procedimiento y resolverlo corresponde al Cabildo de Tenerife, al ocurrir el supuesto accidente en una carretera de esa isla sobre la que tiene competencia para prestar el servicio público correspondiente, incluyendo las funciones de conservación, limpieza y reparación de las vías o el mantenimiento y saneamiento de sus taludes o riscos, así como las correspondientes de vigilancia y control de aquéllas (arts. 31 y 142.1 y 2 Ley 30/1992; 30.18 Estatuto de Autonomía de Canarias y Leyes autonómicas 14/1990 y 9/1991).

3. Se cumplen los requisitos relativos a la presentación y admisión de la reclamación previstos en los arts. 142.5 y 139.3 de la Ley 30/1992, pues aquélla se formula dentro del año posterior a la producción del hecho lesivo, y el daño es efectivo, económicamente evaluable y personalmente individualizado.

4. El hecho lesivo consistió en que, circulando el reclamante en el vehículo de su propiedad, el 17 de marzo de 2006, por la TF-1, Santa Cruz de Tenerife-Armeñime, al llegar a la altura del PIRS se encontró, ocupando gran parte de la vía, un objeto de gran tamaño, una pipota, por lo que opta por desviarse para no darle, sin que pueda evitar que el vehículo resulte seriamente dañado pues en la maniobra de evasión colisionó contra otro. Tales daños se cuantifican en 8.860,67 euros, según presupuesto que se adjunta, cantidad que se reclama en concepto de indemnización.

## II<sup>1</sup>

## III

1. En cuanto al fondo del asunto, la Propuesta de Resolución desestima, exponiendo los motivos para ello, con cita de jurisprudencia al efecto. Argumenta tal Propuesta que la mera existencia de obstáculos en la calzada no es suficiente para que se genere la responsabilidad de la Administración, sino que su existencia allí ha de tener una duración prolongada en el tiempo, no quedando en este caso constatado el tiempo de permanencia del obstáculo causante del accidente en la vía, afirmando que, en cualquier caso, la actuación del Servicio fue correcta pues del examen de los partes de vigilancia que constan en el expediente queda acreditado que el personal se encontraba desarrollando las tareas que le son propias a lo largo de la red de carreteras a su cargo.

---

<sup>1</sup> Texto suprimido al ser mera descripción de hechos y/o trámites.

Asimismo, se afirma que la existencia del obstáculo fue culpa de un tercero, y el accidente, al tratar de esquivarlo, lo fue del propio perjudicado por no adecuar su conducción a las circunstancias del tráfico de manera que pudiera reaccionar con antelación.

Así, la Propuesta de Resolución hace suyas las alegaciones de la contratista.

En ellas se hace referencia a la obligación del perjudicado, conforme a las normas de tráfico, de adecuar su conducción a las circunstancias, pudiendo deducirse culpa suya. Pero, sin embargo no se fundamenta tal afirmación, que no deja de ser una apreciación o suposición de la Administración, pues ni se ha probado por ella, ni cabe inducirlo del informe de la Guardia Civil, como se ha indicado con anterioridad.

Asimismo, se inculpa a un tercero de la procedencia del palet que había en la vía, afirmando que cayó instantes antes del accidente, pues, de lo contrario, hubiera sido advertido por los operarios de T., u otros vehículos hubieran colisionado antes o, de haberlo esquivado, hubieran comunicado su existencia. Mas, una vez más, esta presunción requiere apoyo en otros elementos para ser estimada, pues, asimismo, presuntamente, pudieron haberse producido otros accidentes con menores daños que o no se hayan denunciado o aún no se conozca su denuncia, y, desde luego, el que lo esquiva y no sufre daños, no llama al Servicio. Cabe, incluso, la posibilidad de que, por las características del obstáculo, éste cambiara de posición por el efecto del tráfico, varias veces. En todo caso, es la Administración quien está en condiciones de probar la causa de la exoneración, por lo que es quien debe acreditar el tiempo de permanencia del obstáculo en la vía, siendo relevantes al efecto los partes de trabajo del Servicio, la declaración de testigos o informes de Fuerzas de Seguridad intervinientes, pero, en este supuesto, de los datos disponibles no hay elementos para fundar la presunción antedicha, sino que el Servicio no pasó por la zona del accidente mas que con ocasión del mismo, sin haber controlado aquélla durante horas, aun reconociéndose en su informe la alta intensidad de vehículos que circulan por la autopista o la importancia del tráfico en el momento del accidente, según el informe de la Guardia Civil.

Esta es la línea seguida por la más moderna jurisprudencia de diversos Tribunales, lo que confirma la constante del Tribunal Supremo, tanto en relación con la distribución de la carga de la prueba, como en cuanto a la acreditación del correcto funcionamiento del Servicio, en la línea expuesta por este Organismo, y, en

concreto, el tiempo de permanencia del obstáculo en la vía o la imposibilidad de controlarlo o de evitar sus efectos.

Por otra parte, tampoco es medida del adecuado funcionamiento del Servicio en orden a la evitación del accidente el que, como esgrime T., con posterioridad al mismo se acudiera, aun inmediatamente, a la limpieza y señalización de la zona. En todo caso, ello servirá para acreditar el correcto funcionamiento en relación con un accidente posterior. Lo mismo cabe afirmar en relación con el hecho señalado por la Propuesta de Resolución de que el Servicio actuaba adecuadamente al estar trabajando en las carreteras a su cargo en ese momento; ello descargará al Servicio de responsabilidad respecto de esas carreteras y de las zonas de las mismas en las que estuvieran trabajando, pero no de la relativa al caso que nos ocupa.

Por tanto, como ya ha expuesto este Consejo Consultivo, efectivamente en este supuesto la existencia misma del objeto en la vía no procede de una actuación deficiente de la Administración, como ocurre en el caso de la existencia de piedras procedentes de taludes no debidamente mantenidos, sino que el obstáculo que nos ocupa debió de caer de algún vehículo, lo que no se discute, lo cual no es previsible ni evitable por la Administración. Sin embargo, sí lo es que permaneciera allí, y no es posible cargar al interesado, como se ha dicho anteriormente, con la imposible obligación de probar que la Administración no actuó correctamente en su función de limpieza y mantenimiento de la vía, sino que es la Administración quien ha de probar su correcto funcionamiento a través, fundamentalmente, de los partes del Servicio. Sin embargo, de ello se deriva todo lo contrario, como ya se ha expuesto. En todo caso, como también ya se advirtió, tampoco cabe argumentar por la Administración que no se probó por el interesado, cuando ella misma no abrió el oportuno periodo probatorio en la tramitación del procedimiento, no valiendo para evadir este trámite el que en la fase de mejora el interesado no propusiera pruebas, pues son trámites diferentes.

2. En relación con la cuantía indemnizatoria, ha de advertirse que será, de haberse reparado el vehículo al momento del pago de la indemnización, la cuantía efectivamente abonada, resultante de las facturas que se aporten: Y ello debe ser así porque, hasta el momento, sólo se cuenta con presupuesto valorativo de la reparación dado por la compañía de seguros del perjudicado por importe de 8.860,67 euros. De lo contrario, la indemnización será la que resulte del presupuesto aportado, dado que es el documento que muestra lo que será el daño real del perjudicado, que no viene dado por el valor venal aportado por el Servicio, siendo

éste de 7.360,20 euros. Esta conclusión se basa en la aplicación del principio de reparación integral del daño, como indicara la Sentencia de la Audiencia Nacional de 1 de junio de 2001 (RJCA 2001/1223), o la Sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla, de 22 de febrero de 2005 (JUR 2005/149531), entre otras, pues aquel principio lleva a la obligación de la Administración de poner al reclamante en la posición más similar posible a aquella en la que estuviera antes del accidente, de manera que abonando el valor del vehículo no quedaría salvada tal obligación, pues, con aquel valor no se adquiriría un vehículo de iguales ni similares características al dañado (matriculado el 19 de abril de 2001, siendo el accidente el 17 de marzo de 2006, por lo que el vehículo no tenía aún los 5 años).

3. Por los motivos anteriormente expresados, la Propuesta de Resolución no es jurídicamente adecuada y, desde luego, no cabe acordar la desestimación que contiene con los fundamentos que a ese fin utiliza. Así pues, procede estimar la reclamación e indemnizar al interesado.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución no es ajustada a Derecho, al existir responsabilidad de la Administración al causar un daño al reclamante derivado del servicio de carreteras, por lo que debe indemnizarlo en la cantidad solicitada.