



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 365/2014

(Sección 1ª)

La Laguna, a 9 de octubre de 2014.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...), por daños ocasionados en su motocicleta, y de (...), quien, a su vez, representa a su hija menor de edad, (...), por daños personales sufridos, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 358/2014 ID)*.*

FUNDAMENTOS

I

1. Se dictamina sobre la Propuesta de Resolución (PR) de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de Gran Canaria por los daños que se alegan producidos por el funcionamiento del servicio público de carreteras de su competencia administrativa.

2. La solicitud del presente dictamen es preceptiva, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e), de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), estando legitimado para reclamarla el Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, de acuerdo con el art. 12.3 LCCC.

3. El día 11 de noviembre de 2013, sobre las 07:15 horas, cuando circulaban (...) y su hija menor de edad de acompañante en la motocicleta, propiedad de (...), con su autorización, por la rotonda denominada de "Las Brujas", en la GC-110, a causas de la existencia de una mancha de vertido deslizante (gasoil), de 15 metros de longitud, que se extendía por el carril derecho de la carretera, perdió el equilibrio de la motocicleta, cayendo sobre la calzada y deslizándose sobre ella.

* Ponente: Sr. Brito González.

Este accidente le causó al conductor una contusión en la rodilla derecha y cervicalgia, manteniéndolo de baja impeditiva hasta el día 2 de diciembre de 2013; además, le ha causado diversas secuelas y le ha generado diversos gastos, como los relativos a su traslado a un Centro hospitalario y los correspondientes a la ropa y elementos de seguridad que portaba en el momento del accidente, todo lo cual asciende a 6.338,80 euros.

A su vez, su hija sufrió lesiones que la mantuvieron de baja impeditiva durante 28 días, reclamándose por ello una indemnización de 1.630,70 euros.

Por último, la motocicleta sufrió daños que se valoran en 6.011,95 euros, de acuerdo con los presupuestos aportados.

4. En este supuesto son de aplicación, aparte de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo, tanto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), como el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP), aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

II

1. En lo que se refiere al procedimiento, se inició mediante la presentación del escrito de reclamación el día 11 de marzo de 2014, contando con la totalidad de trámites preceptivos: Informe del Servicio y trámite de vista y audiencia, prescindiéndose del trámite de prueba puesto que los afectados no solicitaron la práctica de prueba alguna. Por último, el día 8 de julio de 2014 se emitió la PR objeto del presente dictamen.

2. Concurren los requisitos constitucional y legalmente establecidos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio previsto en el art. 106.2 de la Constitución, desarrollados en los arts. 139 y ss. LRJAP-PAC.

III

1. La PR desestima la reclamación efectuada, puesto que el órgano instructor considera que no concurre relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño reclamado por los interesados. A tal efecto, considera la PR que la mancha de la mancha de gasoil, que tenía una longitud de 15 metros, tuvo que haber estado poco tiempo sobre la calzada dada las condiciones técnicas de la vía (rotonda

con marcada pendiente transversal) y las condiciones meteorológicas en esa zona, no siéndole exigible a la Administración una mayor intensidad en la prestación del servicio; a lo que se añade que el siniestro se produjo en la zona de rodadura de la calzada, en un tramo en el que tales vertidos se producen frecuentemente por el paso de camiones por la zona, lo que implica, a su entender, que tal circunstancia tuvo que ser advertida por el conductor de la motocicleta, aumentando las precauciones "*mediante su localización visual intentando evitar circular sobre los mismos*" (sic) dada su especial vulnerabilidad.

2. La Administración considera probado el hecho lesivo a través de la documentación adjunta al expediente, especialmente por el informe del Servicio y el parte de actuación de los agentes de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria.

Sin embargo, no se ha demostrado que la sustancia deslizante (gasoil) hubiera estado poco tiempo sobre la calzada, pues los argumentos que da el Servicio carecen de toda base objetiva y no demuestran *per se* tal hecho pues, se alega, tal tipo de vertido se evapora con rapidez, sin detallar ni cuantificar tal afirmación, desconociéndose cuanto tardaría en evaporarse en el mes noviembre y durante la noche una mancha de tales dimensiones, particularmente en un día en el que las temperaturas "*llegaron a alcanzar los 24,9º*", lo que puede ser cierto, si bien cuando se produjo el accidente -las 07:15 horas de un 11 de noviembre- y durante las horas nocturnas previas, difícilmente se llegó a alcanzar esa temperatura máxima, lo que con toda seguridad ralentizaría dicha evaporación.

Además, el informe del Servicio afirma que la última vez que pasó por la zona fue a las 21:41 horas del día anterior, por lo que pudo haber estado el vertido sobre la calzada durante mucho tiempo, lo que pudiera ser indicativo de un incorrecto funcionamiento del servicio, siendo irrelevante el hecho de que el Cabildo no tuviera constancia de que ese mismo día, por el referido motivo, no se produjeron otros accidentes, pues ello no es demostrativo, por sí mismo, de que la mancha estuvo poco tiempo sobre la calzada, pues pudo haber accidentes y no denunciarse, o no sufrir daños, entre otros motivos.

3. El funcionamiento del servicio ha sido deficiente, pues si bien se puede entender que durante la noche su prestación no requiera ser tan intensa como durante el día por el motivo ya expuesto, es inadecuada su completa dejación, especialmente, en las horas iniciales de la mañana de un día laborable (11 de noviembre de 2013, lunes), cuando el tráfico rodado aumenta notablemente por tal

causa, máxime en una zona en la que el Cabildo sabe que los camiones que pasan con frecuencia por la misma provocan tales vertidos.

4. Ha resultado demostrada la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio y los daños referidos, sin que concurra concausa pues si bien la mancha era de unos 15 metros, a la hora del accidente, las 07:15 horas del mes de noviembre, es muy difícil percatarse de su existencia por la falta de luz y porque se hallaba en las inmediaciones de una rotonda; o, al menos, hacerlo con la suficiente antelación para evitarla, sin que los agentes de la fuerza policial actuante considerasen que circulaba con una velocidad inadecuada a las circunstancias de la vía, o señalasen en el Atestado levantado alguna otra circunstancia atribuible al conductor de la moto que incidiese en la causación del accidente.

Por todo lo expuesto, resulta de plena aplicación lo señalado por este Consejo en un asunto similar, Dictamen 202/2013, en el que dijimos:

«En lo que respecta al funcionamiento del servicio, tal y como se le ha señalado a este Cabildo con anterioridad, como por ejemplo en el Dictamen 222/2008, “ha sido deficiente pues no se ha demostrado que un obstáculo como el causante del accidente, una mancha de fluido que, de acuerdo con los agentes de la Guardia Civil, “era bastante deslizante y resbaladiza”, hubiera estado poco tiempo en la calzada, habida cuenta que, al menos, pudo haber estado más de dos horas y media; lo que implica un plazo de tiempo excesivo en un lugar y a una hora como los del accidente, en relación con lo antes expuesto, siendo un enlace situado en el Municipio de Las Palmas de Gran Canaria que conecta diversas vías principales, de paso obligatorio y a una hora de tráfico intenso por el que suelen pasar vehículos pesados.

Por otro lado, este último dato no implica, por sí mismo, que la mancha llevara poco tiempo en la vía, ya que, como se ha expresado en otras ocasiones por parte de este Organismo, máxime teniendo en cuenta que el accidentado es un vehículo de dos ruedas, con poca estabilidad, el vertido pudo no afectar a los vehículos de cuatro ruedas, haberlo hecho no provocando daños o habiéndolos provocado sin que se reclamaran, de modo que pudo producir su efecto negativo con el tiempo, al extenderse o afectar a un vehículo de características adecuadas para ello. En todo caso, la mancha estuvo sobre la vía no sólo más tiempo del intervalo en que debiera realizarse el control de la vía en el lugar, sino que no se vertió poco tiempo antes de que circulara por allí el afectado, haciendo inviable su limpieza o control mediante una función debidamente realizada.

En definitiva, siendo desde luego insuficiente la labor de control, el funcionamiento del servicio es inadecuado, generándose un riesgo que, por tal motivo, ha de asumir la Administración gestora, debiendo responder por su plasmación dañosa”.

Además, “el obstáculo, que estaba situado en una rotonda, es decir, en una zona curva y giratoria (y en un cambio de rasante), no podía ser visto con la suficiente antelación para esquivarlo”. (...) Ello nos hace concluir que el funcionamiento del servicio ha sido deficiente.

4. En este asunto, se ha probado la concurrencia de relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño sufrido por el afectado, siendo plena la responsabilidad de la Administración, pues no está acreditado que condujera de forma incorrecta o inadecuada, respetando la normativa de tráfico aplicable a dicha carretera.

Al respecto no cabe afirmar, tal como hace la PR, que no ha quedado acreditada la existencia de nexo causal entre el daño producido y el funcionamiento del servicio público, pues para que exista ruptura de nexo causal, no sólo debe de tratarse de un conducta negligente o inadecuada al menos, extraordinaria y ajena al servicio, sino que como afirma el Tribunal Supremo (cfr. Sentencias de 27 de noviembre de 1995 y de 30 de septiembre de 2003, entre otras), “se precisa que la intervención del afectado o de un tercero ha de ser relevante para excluir el nexo causal”. En este supuesto, la causa principal y directa del hecho lesivo es la inadecuada realización de las labores de control, vigilancia y limpieza de la vía pública (...) ».

IV

Acreditada la relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento incorrecto de la Administración, resta por analizar si se ajustan a Derecho las cantidades reclamadas por los conceptos indemnizatorios señalados por los reclamantes.

1. En cuanto a las indemnizaciones solicitadas por daños personales, las cuantías establecidas en el escrito de reclamación son, en líneas generales, adecuadas y proporcionales a los daños padecidos y se justifican a través de la documentación y pericial médica adjunta que entendemos deben aceptarse como válidas dado que la Administración insular no desplegó prueba alguna tendente a desvirtuar la

documental y pericial médica (no ratificada como tal ante el instructor) aportada por los reclamantes, si bien deben corregirse conforme a las siguientes puntualizaciones:

a) La valoración de las lesiones de la menor, D^a (...), se debe corregir pues entendemos que dado el alcance de las mismas (erosión en las nalgas y contusión en las rodillas) los días de baja señalados lo son de carácter no impeditivo (31,34 €/día).

b) Sobre la valoración de las secuelas de (...), a pesar del informe pericial aportado y que fue realizado a instancia de parte, la valoración que se realiza resulta excesiva, debiendo reducirse los puntos asignados a las mismas.

2. Sobre los gastos materiales reclamados, a los ocupantes de la motocicleta les corresponde el abono del transporte que esté originado a consecuencia del accidente, especialmente el correspondiente al traslado a un centro médico; si bien debe realizarse una depuración de las facturas aportadas por tales conceptos, así como el abono de los gastos relativos al material que portaba el conductor que resulte debidamente acreditado, tanto en los conceptos como en el coste de los mismos, pues su reposición no puede llevar aparejado un enriquecimiento injusto para los reclamantes

3. En cuanto a los daños de la motocicleta, teniendo en cuenta su importante cuantía reclamada y que se desconoce si aquella ha sido declarada siniestro total o no, entendemos que, en defecto de factura de reparación de la misma y de pericial que avale la cuantía reclamada por tal concepto, se deberá estar en todo caso al correspondiente valor venal de la motocicleta, entendido como precio de mercado del mismo antes del hecho lesivo, el cual habrá de incrementarse, como valoración del daño efectivo y *quantum* indemnizatorio, un 20% del mismo conforme al principio general de nuestro sistema de responsabilidad civil de reparación integral del daño (art. 1.902 del Código Civil) a fin de lograr la íntegra reposición del patrimonio del perjudicado, dejándolo, tras el resarcimiento, en el mismo nivel que tuviera antes del siniestro.

Lo anterior viene avalado por doctrina jurisprudencial generalizada que señala en los supuestos de manifiesta desproporción entre el valor del vehículo y el valor de la reparación, cuando esta sea imposible o no se haya acreditado su realización, la indemnización se establece atendiendo al dato del valor de mercado, incrementado en una cantidad o porcentaje para compensar la probable sustitución del vehículo por otro más o menos análogo y los gastos que ello conlleva.

Así lo ha entendido este Organismo, por ejemplo, en el Dictamen 662/2011, donde se afirmó que:

“ (...) la determinación de la cuantía de la indemnización, sin que aquélla pueda limitarse al mero valor venal del vehículo, debiéndose aplicar el principio de reparación integral del daño, si bien que ajustado al valor del bien, sin generar enriquecimiento injusto o desproporción entre el valor real del bien, incluido el de su uso, y la cuantía solicitada, en función del costo de reparación del vehículo accidentado.

En este sentido, de acuerdo con doctrina de este Organismo, en línea, esencialmente, con jurisprudencia mayoritaria de los Tribunales, singularmente del Tribunal Supremo, no basta al respecto el valor venal del vehículo, debiéndose reponer al interesado, razonablemente, en la situación previa al hecho lesivo, cuando disponía de un vehículo en condiciones apropiadas de uso a todos los efectos, no procediendo obligarle al sobrecosto que supondría su sustitución por disponer al efecto tan sólo de la cuantía correspondiente a su valor venal.

Por tanto, la indemnización ha de partir de una valoración superior a éste, aproximada al efectivo valor del vehículo al ocurrir el accidente más una cantidad que repare la falta de uso y la necesidad de adquirir otro vehículo, aunque no proceda que alcance la cuantía de la reparación del vehículo que exceda, no ya el valor del mercado del vehículo, sino que incluso se aproxime a su adquisición de primera mano”.

4. La PR, de carácter desestimatorio, no es conforme a Derecho pues procede que a los reclamantes se le indemnice por los daños realmente sufridos, teniendo en cuenta lo manifestado al respecto en los apartados anteriores del presente Fundamento.

En todo caso, la cuantía de esta indemnización, referida a cuándo se produjo el daño, ha de actualizarse en el momento de resolver el procedimiento de acuerdo con el art. 141.3 LRJAP-PAC.

C O N C L U S I Ó N

Por las razones anteriormente expuestas en el Fundamento III y IV, la Propuesta de Resolución sometida a dictamen no se considera conforme a Derecho.