



Consejo Consultivo de Canarias

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

(Sección 2ª)

La Laguna, a 12 de enero de 2017.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...) en nombre propio, por daños ocasionados en la motocicleta de su propiedad, y en nombre y representación de su hijo menor de edad, (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 441/2016 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

Solicitud de dictamen.

1. El asunto sometido a consulta, solicitado por el Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, recae sobre la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado el 14 de octubre de 2015 por la pretensión indemnizatoria deducida por (...) en nombre propio, por daños ocasionados en la motocicleta de su propiedad, y en nombre y representación de su hijo menor de edad, (...), por las lesiones sufridas el día 12 de diciembre de 2015, solicitando una indemnización de 7.760,04 euros por los daños materiales ocasionados, debido a supuestos desperfectos en la calzada, en la autopista TF-1, a la altura del pk 5+100.

Sobre la preceptividad del dictamen, legitimación activa y pasiva y no extemporaneidad de la reclamación.

2. La cuantía de la indemnización solicitada determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Presidente del Cabildo Insular de Tenerife para solicitarlo, según los

* Ponente: Sr. Millán Hernández.

arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación el primer precepto con el art. 142.3, de carácter básico, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; la cual es aplicable en virtud de la disposición transitoria tercera, letra a), en relación con la disposición derogatoria 2, a) y la disposición final séptima, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ya que el presente procedimiento se inició antes de la entrada en vigor de esta última. Así mismo, de acuerdo con la disposición transitoria tercera, letra a), en relación con la disposición derogatoria 2, d) y la disposición final séptima, de la citada Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el presente procedimiento se rige por 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.

3. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva y de no extemporaneidad de la reclamación.

Sobre los deberes de conservación y mantenimiento de las vías públicas.

4. Las funciones de mantenimiento y conservación de esa vía le corresponden al Cabildo de Tenerife en virtud de la transferencia operada por la disposición adicional primera de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias (en la nueva redacción que le dio la Ley 8/2001, de 3 de diciembre, de modificación parcial de la citada ley), el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canaria a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional en su ámbito territorial respectivo, y el Decreto 186/2002, de 20 de diciembre, que ejecutó las transferencias al citado Cabildo. Todo ello en relación con el art. 5 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y art. 6.2.c) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares. Esta Corporación está por tanto legitimada pasivamente frente a la presente reclamación porque la causación del accidente se imputa al funcionamiento anormal del servicio público insular de mantenimiento y conservación de carreteras.

Objeto de la reclamación.

5. El fundamento fáctico de la pretensión resarcitoria, según los términos del escrito de reclamación, es el siguiente:

«El pasado día 12 de diciembre de 2014, sobre las 7:45 el hijo de la que suscribe, (...), conducía la motocicleta de su propiedad, (...), para dirigirse al Instituto (...), cuando, circulando por la carretera (autopista TF-1 Santa Cruz de Tenerife-Armeñime), sentido Santa Cruz, a la altura del punto kilométrico 5,100 del término municipal de Santa Cruz de Tenerife, coincidente con tramo de curva de derecha, tras proceder al adelantamiento de un vehículo, realizó el desplazamiento lateral hacia izquierda, circulando por zona bacheada y parcheada con presencia de protuberancia o elevación, que propicia, al paso de la misma por encima, que la motocicleta adquiriese impulso y elevación, motivando que tras el contacto nuevamente con el firme perdiese el control y cayera al suelo el hijo de la que suscribe, siendo arrastrado varios metros por la motocicleta hasta su detención».

Como consecuencia del accidente, además de los daños materiales en la motocicleta, cuantificados en 1027,06 euros, según presupuesto aportado, se reclama por los daños personales sufridos por el conductor, que hubo de ser asistido por los servicios sanitarios, siendo trasladado al Hospital Ntra. Sra. de La Candelaria para ser asistido de diversas lesiones. Tales lesiones se valoran, según informe pericial aportado, en: 35 días improductivos (2044,35 euros) y 83 no improductivos (2608,69 euros), así como secuela por perjuicio estético ligero valorada en 3 puntos (902,31 euros), a todo lo que se añade un factor de corrección del 10% (555,53 euros). Asimismo se reclaman 222,1 euros por gastos en taxi para desplazamientos del menor a consultas y rehabilitación, y 400 euros por gastos de consulta e informe pericial. Todo ello asciende a un total reclamado de 7760,04 euros.

Se aporta, junto con la reclamación, atestado de la Guardia Civil donde consta como causa del accidente el desperfecto de la calzada, informes médicos, informe pericial, facturas de taxi y la noticia periodística sobre el estado de la vía, TF-1 en la zona del accidente, de 23 de marzo de 2015, anunciando el cierre parcial de la autopista para la reparación del desperfecto.

II

Tramitación del expediente de responsabilidad patrimonial.

1. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se ha incurrido en irregularidades formales que obsten un dictamen de fondo, constando los siguientes trámites:

- Tras la presentación de la reclamación ante la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ésta es remitida al Cabildo de Tenerife el 4 de noviembre de 2015, por

ser éste el competente en la materia, al tratarse de materia transferida por el Decreto de transferencias 212/2002.

- El 30 de noviembre de 2015 se insta a los interesados a mejorar su solicitud aportando determinada documentación. De ello reciben notificación el 14 de diciembre de 2015, viniendo a aportar lo solicitado el 21 de diciembre de 2015. Previamente, el 7 de diciembre de 2015, se presentó escrito de representación, de A.F.E., que aclara que la madre del conductor de la motocicleta actúa en su propio nombre, como propietaria del vehículo, y, además en nombre y representación de su hijo menor.

Y se aclara que está pendiente la factura de reparación de la motocicleta, que se aporta finalmente el 22 de diciembre de 2015. En la misma figura importe de reparación de 286,07 euros, con observación de que «tan solo se procedió a sustituir y a reparar por el propietario los daños necesarios para que la motocicleta pudiera circular, no la totalidad del presupuesto».

- El 30 de noviembre de 2015 se solicitaron a la Guardia Civil las Diligencias instruidas con ocasión del accidente de referencia, que se remiten el 9 de diciembre de 2015.

- El 30 de noviembre de 2015 se remite el expediente a la aseguradora del Cabildo a fin de que aporte informe pericial de los daños.

- El 12 de enero de 2016 se solicita el preceptivo informe del Servicio Técnico de Conservación y Explotación de Carreteras y Paisaje, que lo emite el 11 de mayo de 2016. En el mismo, se señala:

«1.- La conservación y explotación de la TF-1 hasta el pk 6+000 pertenece al contrato de ejecución de las actividades de conservación ordinaria y aseguramiento a la vialidad en la red de carreteras del Cabildo Insular de Tenerife: Sector Norte y la empresa adjudicataria del mismo es (...)».

2.- La empresa contratada no tuvo constatación directa del citado accidente, no obstante recibieron un aviso a través del CIC por accidente de motocicleta, por lo que el personal adscrito a la conservación se dirigió de manera inmediata a la zona pudiendo comprobar a su llegada que la motocicleta (la matrícula coincide con la del reclamante) se encuentra situada en el arcén y que el motorista está siendo atendido en una ambulancia, el cual les comunica que ha perdido el control de la motocicleta por el mal estado del carril, por lo que se procede a la toma de datos y elaboración de los partes que se adjuntan a este informe.

3.- El reclamante aduce como causa de los daños en su vehículo, la existencia de protuberancia o elevaciones en la calzada de la TF-1 a la altura del Pk 5+100 y en cuanto a esto exponemos lo siguiente:

- En el parte de incidencia nº 43337 y el de accidente nº 5260 elaborado por el personal adscrito a la conservación, puede observarse un desperfecto similar al descrito por el reclamante que afectaba a uno de los carriles de la TF-1 sentido Santa Cruz (imagen nº 1).

- Por el motivo anteriormente expuesto, se decidió realizar un seguimiento del deterioro y cuando éste alcanzó una magnitud relevante procedió por parte del personal adscrito a la conservación de la vía, a la colocación de una señal de advertencia de peligro por escalón lateral en dicha zona acompañada de limitación de velocidad a 80 km/h, hasta tanto se procediese a su reparación tal y como puede comprobarse en las imágenes nº2.

- Las actuaciones de reparación, se realizaron en dos fases: la primera el fin de semana del 27 al 30 de marzo/15 reparando los carriles izquierdo y central; la segunda fase del 10 al 13 de abril/15 actuando en el carril derecho y arcén. En ambas actuaciones se dejaron 2 carriles abiertos por sentido de circulación, utilizando el carril rápido sentido Sur como carril "reversible" en sentido contrario al habitual.

La deficiencia fue comunicada al Gobierno de Canarias como titular de dicha vía y responsable de las obras cuya deficiente ejecución dio lugar a dicho vicio oculto.

4.- La TF-1 es recorrida de manera regular y periódica, por el personal adscrito a esta Conservación, ya que la misma cuenta con un equipo de vigilancia formado por 2 operarios que recorren dicha vía las 24 horas, en tres turnos de 8 horas cada uno, los 365 días del año, observando el estado y funcionamiento de la vía y detectando cualquier incidencia o anomalía que pueda producirse y comprometa la seguridad vial».

- El 26 de julio de 2016 se insta por los interesados información acerca del estado de tramitación del procedimiento e impulso del mismo.

- El 18 de octubre de 2016 se concede trámite de audiencia a la interesada, al contratista del servicio de mantenimiento y conservación de la vía, y a la aseguradora de la Corporación. Siendo todos debidamente notificados, sin embargo, no constan alegaciones sino de la aseguradora, si bien, como se ha señalado en reiteradas ocasiones por este Consejo, las mismas, al no ser la aseguradora parte en el procedimiento, pues su relación contractual sólo la vincula con la Administración, sólo deben tener la consideración de informes a efectos del art. 10.1, primer párrafo, del RPAPRP, como uno de los informes que puede recabar la Administración para la resolución del procedimiento, facultativamente.

- El 22 de noviembre de 2016 se emite Propuesta de Resolución por la que se desestima la pretensión de los reclamantes.

2. Si bien el procedimiento se ha tramitado adecuadamente, conforme al art. 13.3 RPAPRP, el plazo máximo para la tramitación del mismo es de seis meses, plazo que en el presente procedimiento se ha superado; sin embargo, esta circunstancia no impide que se dicte resolución porque sobre la Administración recae el deber de resolver expresamente, aun vencido dicho plazo, con los efectos administrativos y aun económicos que la demora debe comportar, en virtud del art. 42.1 y 7; 43.1 y 4 y 141.3 LRJAP-PAC.

3. Según el informe del Servicio, la conservación y explotación de la TF-1 hasta el pk 6+000 pertenece al contrato de ejecución de las actividades de conservación ordinaria y aseguramiento a la vialidad en la red de carreteras del Cabildo Insular de Tenerife: Sector Norte y la empresa adjudicataria del mismo es (...).

La responsabilidad por daño causado en ejecución de un contrato administrativo está regulada con carácter general en el art. 214 Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que le impone al contratista la obligación de indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la ejecución del contrato, salvo cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración; en ese caso será ésta la responsable.

La Administración, en cumplimiento del art. 34 LRJAP-PAC, llamó al presente procedimiento a la contratista UTE que, sin embargo, no compareció.

III

Sobre la causa eficiente del siniestro.

1. En cuanto al fondo del asunto la Propuesta de Resolución desestima la reclamación, atribuyendo la responsabilidad a la «imprudencia del conductor de la motocicleta que procedía a realizar un adelantamiento por el tercer carril de una autopista: maniobra poco adecuada a su escasa experiencia y poco conveniente para realizarla con una motocicleta de baja cilindrada (125cc) que puede producir vibraciones y oscilaciones a velocidades superiores a los 90 km/h».

A tal efecto argumenta la Propuesta de Resolución:

«Resultan relevantes, para la resolución de la reclamación presentada, los siguientes datos que derivan del expediente:

1.- Del Atestado de la Guardia Civil de Tráfico destaca lo siguiente:

- El accidente tuvo lugar tras realizarse el adelantamiento a un vehículo.

- El conductor de la motocicleta, de 17 años de edad, estaba en posesión del permiso de conducir A1 desde el 20 de mayo de 2014, y el accidente se produce el 12 de diciembre del mismo año.

- No llevaba equipamiento de protección en brazos, espalda, piernas y pies.

2. Según el informe de peritación de los daños personales presentado por la reclamante, y expedido por PERIMED, el lesionado presentaba contusiones y erosiones en extremidades superiores e inferiores.

En cuanto a la indemnización solicitada, se deduce que (...) reclama por los daños a la motocicleta, ya que está acreditada la titularidad de la misma, y su hijo, (...), por el resto de gastos en concepto de lesiones y otros; de no ser así no existiría legitimación activa para reclamar.

(...)

Pues bien, en este caso concreto, no puede obviarse la responsabilidad del conductor del vehículo que debe ajustarse a las obligaciones que impone el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Existe una primera obligación de respetar los límites de velocidad, 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 para permitir detener el vehículo dentro los límites del campo de visión del conductor, ante cualquier obstáculo que pueda presentarse, que viene recogida en el artículo 21 del Texto Refundido. Además, no debe olvidarse que el artículo 10.2 del citado Texto que establece [la] un deber genérico de comportamiento a conductores, al indicar que se deberá utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno.

Pues bien, el conductor accidentado estaba obligado a limitar y moderar la velocidad en la conducción, y más aún, como conductor de una motocicleta de poca cilindrada, al considerarse como una actividad de alto riesgo que conlleva una mayor diligencia y precaución en la conducción, y máxime teniendo en cuenta que el lugar donde ocurrió el accidente se trata, según se desprende del Informe elaborado por la Agrupación de Tráfico de

la Guardia Civil, de un tramo de "curva" y en un adelantamiento, por lo que debió circular con mayor precaución, y más aún siendo conductor inexperto, ya que apenas tenía seis meses de carnet. Por tanto, atendiendo a las características de la vía, una Autopista de tres carriles con un tráfico rápido y fluido, su poca experiencia y en una maniobra de adelantamiento, se considera que el accidente se produjo por la propia negligencia del conductor, ya que, si hubiera circulado por el carril de la derecha, carril más apropiado para las características del vehículo (motocicleta de baja cilindrada) y más apropiado a su experiencia como conductor, NO SE HUBIERA PRODUCIDO el accidente.

Por tanto, existen varios aspectos, que evidencian la negligencia del conductor que rompe la necesaria relación de causalidad que debe existir entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y el daño sufrido por el reclamante.

-Que en el momento de ocurrir el incidente el conductor se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento en un tramo de curva.

- Que el incidente se produce en una vía de tres carriles, cuando se pasaba del central al izquierdo, carril que como es sabido es por el que se circula a la máxima velocidad.

- Que el conductor de la motocicleta, de 17 años de edad, solo llevaba siete meses en posesión del permiso de conducir.

- Que como es observable en las fotografías del incidente que se adjuntan al informe técnico emitido por el Cabildo Insular, la motocicleta no llevaba la placa "L" a la que están obligados los conductores noveles.

(...)

Por otro lado, bien es cierto, y no se niega por esta parte, que existe un desperfecto en la vía, pero es un desperfecto controlado que no es la causa del accidente ocasionado. Lo que se quiere indicar con esto es que la existencia de un supuesto desperfecto en la vía no es "*conditio sine qua non*", es decir, condición indispensable, para que exista responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, sino que es necesario además, que ésta sea la única y exclusiva causa de la producción del resultado dañoso. Y es más, en este concreto supuesto, es evidente tal y como explica el Informe del Servicio Técnico, que existía un desperfecto, una irregularidad en el firme, eso sí, controlada, ya que, en el momento del accidente no tenía una envergadura considerable para que se tomaran medidas al efecto, sino simplemente observarlo, y fue posteriormente cuando se advirtió el desnivel y más tarde se ejecutó una obra para solucionarlo. Por consiguiente, al tiempo del accidente, esa irregularidad en la vía no se considera defecto alguno, y menos aún, que fuera la causa del accidente en cuestión».

2. No se discuten la realidad y las circunstancias del accidente, que están acreditadas por el atestado levantado por los agentes de la Guardia Civil, que aunque no presenciaron el percance, acudieron poco después y pudieron comprobar la ubicación del vehículo y de los desperfectos de la calzada.

Tampoco se rebate el desperfecto existente en la vía en la que se produjo el accidente, no sólo constatado por la Guardia Civil, sino admitido por el propio informe del servicio presuntamente responsable, el Servicio Técnico del Cabildo Insular, pues, conforme al art. 5.1 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (LCC), al Cabildo Insular le corresponde la conservación, mantenimiento, señalización, uso y explotación de la vía en la que se produjo el accidente.

Ahora bien, se contradice en la Propuesta de Resolución el nexo causal existente entre el daño por el que se reclama y el funcionamiento del Servicio, pues se argumenta que el conductor no actuó con la diligencia debida en evitación del accidente, por un lado y, por otro, que a la fecha del mismo, el desperfecto en la calzada no tenía entidad suficiente para causar el daño.

Atendiendo al contenido del expediente aportado la falta de diligencia del conductor se trata de una suposición de la Propuesta de Resolución, pues el único documento probatorio existente es el testimonio de la Guardia Civil, que, en su atestado señala lo contrario. En cuanto a los «factores concurrentes» se indica: «conducción distraída o desatenta: No; adelantamiento antirreglamentario: No; conducción negligente: No; velocidad inadecuada: No; no mantener intervalo de seguridad: No; conducción temeraria: No;» e *incluso*: «inexperiencia del conductor: No.». Además, en su última página, respecto del afectado, se señala no sólo que no concurren infracciones, aclarando anteriormente que llevaba el preceptivo casco (única protección legalmente exigible), sino que se expresa, en cuanto a los factores que influyeron en el accidente: «Posible responsabilidad accid: No».

La referida, en la Propuesta de Resolución, ausencia de la «L» en la motocicleta, en su caso, no implicaría causa del accidente, sin perjuicio de la eventual sanción administrativa que debiera asumir el conductor por ello, sin relación con el procedimiento de responsabilidad patrimonial.

Ha quedado acreditada la diligencia del conductor por el atestado de la Guardia Civil, del que se desprende que no existió infracción o desatención del conductor en el accidente.

Por otro lado, es el desperfecto de la vía el que propició el accidente, como se señala en el atestado de la Guardia Civil que, tras indicar la falta de concurrencia de los factores personales del conductor en el accidente, señala como un factor concurrente el «estado o condición de la vía», concluyendo el atestado:

«Causa principal: supuesto estado del firme al presentar bacheado y parcheado con existencia de una protuberancia que origina el impulso y elevación de los vehículos al paso por el mismo».

Además, en cuanto a la afirmación hecha en la Propuesta de Resolución acerca de que «tal y como explica el Informe del Servicio Técnico, existía un desperfecto, una irregularidad en el firme, eso sí, controlada, ya que, en el momento del accidente no tenía una envergadura considerable para que se tomaran medidas al efecto, sino simplemente observarlo, y fue posteriormente cuando se advirtió el desnivel y más tarde se ejecutó una obra para solucionarlo. Por consiguiente, al tiempo del accidente, esa irregularidad en la vía no se considera defecto alguno, y menos aún, que fuera la causa del accidente en cuestión», tal afirmación, cuanto menos, queda desvirtuada por las referencias periodísticas del siniestros aportadas por los reclamantes, correspondientes al 23 de marzo de 2015.

Entre ellas (...), donde se recogen declaraciones del Consejero insular de Carreteras y Paisaje, en las que, tras explicar que el defecto en la vía procede de una obra realizada por la Consejería cuatro años antes, afirma: «Lo importante ahora es resolver este problema para que no se ponga en peligro la seguridad de las personas y ya después se exigirán responsabilidades si las hubiere». A ello añade que «aunque la grieta fue descubierta en agosto del año pasado (2014) se ha elegido esta fecha para intervenir, anterior al puente de Semana Santa, por ser la de menor intensidad de tráfico».

En el (...) se señala que durante las obras se limitará la velocidad a 60 km/h (actualmente en este tramo es de 120 km/h).

En otra noticia de (...) de la misma fecha se señala: «El consejero ha pedido a los conductores que extremen la precaución al volante durante este fin de semana, ya que se trata de una zona de semicurva y que describe como compleja».

De todo ello se derivan varias consecuencias:

- Que el lugar en el que se produjo el accidente tenía desde, al menos, agosto de 2014 un desperfecto que se consideraba peligroso para los conductores, pero es sólo en marzo de 2015 cuando, por razones de menor afluencia de tráfico decide acometerse la obra de reparación [(...) señala: «arreglo urgente» en el titular de la noticia].

- Además, tal y como se desprende del atestado, la velocidad en la vía era de 120 km/h, no siendo exigible al conductor reducir su velocidad en evitación del

accidente, pues ni había advertencia de peligro ni había señalización alguna, como la posteriormente instalada, que implicara un cambio de velocidad.

3. Puesto que el funcionamiento del servicio público de carreteras comprende su mantenimiento y conservación en las mejores condiciones posibles para la seguridad de la circulación (art. 22 LCC; art. 57.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, LTCVM-SV, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, aplicable en la fecha del accidente, actualmente está derogado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), en el presente caso existe un funcionamiento deficiente del servicio público de conservación y mantenimiento de carreteras, pues el desperfecto existente en la TF-1 se ha constatado que fue la causa eficiente del accidente por cuyos daños se reclama, por lo que el titular de ese servicio debe resarcir los daños causados por tal evento, conforme establece el art. 139.1 LRJAP-PAC, ya que la Administración pública tiene el deber ineludible de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones de tales que la seguridad de quienes la utilicen quede garantizada. Ello supone, en este caso, la concurrencia de nexo causal entre la omisión administrativa (de no mantener las carreteras en condiciones de uso) y los daños sufridos con ocasión del funcionamiento del servicio público viario.

Respecto a la indemnización.

Examinada la procedencia de la declaración de responsabilidad administrativa, en el asunto sometido a consulta, procede analizar la cuestión referente a la valoración de los daños.

4. En cuanto a la valoración de la indemnización la Propuesta de Resolución señala:

«En primer lugar, a la vista de las lesiones, a priori, se considera excesiva.

En relación a la indemnización solicitada por días improductivos y no improductivos, si bien es cierto que se aporta informe médico pericial, cuya veracidad no negamos, no se aportan los partes de baja y alta de la Seguridad Social, requisito indispensable sobre el seguimiento de las lesiones, por lo que no podría corresponderle dicho importe.

En cuanto a la valoración del daño corporal, correspondiente a "secuela estética" por cicatriz es muy posible que no se hubiera producido si el conductor hubiera llevado protegidas las piernas con ropa apropiada para circular motocicletas.

Respecto al factor de corrección, no se acredita la merma de sus retribuciones laborales como consecuencia de la baja laboral, que es la indemnización que corresponde por este concepto, más bien se supone que, vista la edad del lesionado, 17 años, y que se dirigía al Instituto de Educación Secundaria, era estudiante, con lo cual no le correspondería este tipo de indemnización económica.

Los gastos de taxi no están debidamente justificados ni se identifica en los tickets el usuario.

Por último, respecto de los gastos de reparación de la motocicleta, solo se presenta factura justificativa de la cantidad de 286,07 euros, por lo que ésta sería la cantidad a indemnizar y no los 1.027,06 euros que aparece en el informe pericial presentado».

Ha de decirse al respecto que, puesto que se aporta por la Administración informe contradictorio, las lesiones, debidamente justificadas mediante informes médicos y valoradas por informe médico pericial de parte, deben ser valoradas y cuantificadas tal y como en aquél se señala. Es preciso, sin embargo, disminuir su cuantía, ciertamente, como señala la Propuesta de Resolución, en cuanto al factor de corrección, pues, efectivamente, no constan los partes de baja, pues tratándose de un menor estudiante (en el momento del accidente (7:45) se dirigía al Instituto de Educación Secundaria), no corresponde factor de corrección alguno por merma retributiva.

En relación con las secuelas, no es posible asumir la conjetura hecha por la Propuesta de Resolución, que afirma que «es muy posible que no se hubiera producido si el conductor hubiera llevado protegidas las piernas con ropa apropiada para circular motocicletas», pues, por un lado, ninguna norma obliga a circular con más protección que el casco y, por otro, lo cierto es que el resultado de las secuelas es incontestable y la causa se encuentra en la caída. De no haberse producido la misma, no habría lesión alguna, y ya se ha señalado que la causa de la caída es el funcionamiento del servicio público, por lo que tal daño debe ser indemnizado.

Por cuanto a los gastos materiales se refiere, como se indica en la Propuesta de Resolución, los gastos de taxi no están debidamente justificados ni se identifica en los tickets el usuario, por lo que no deben indemnizarse, como tampoco los gastos de presupuesto de arreglo de la motocicleta, siendo sólo indemnizables los de la factura que acredita los gastos realmente efectuados, que ascienden a 286,07 euros, por lo que ésta sería la cantidad a indemnizar y no los 1027,06 euros que aparece en el informe pericial presentado.

Finalmente, los gastos de consulta e informe pericial, corresponden a la parte que aporta la prueba, por lo que tampoco son objeto de indemnización.

5. Por todo lo expuesto, entendemos que los hechos han quedado probados debidamente y, asimismo, la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño por el que se reclama, sin que la actuación del conductor haya interferido en el nexo causal, por lo que habrá de estimarse la reclamación de los interesados, si bien, minorando la misma en los términos antes señalados, pero actualizando la cuantía de acuerdo con lo previsto en el art. 141.3 LRJAP-PAC.

C O N C L U S I O N E S

1. Procede estimar la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por (...) y (...), al concurrir relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio de carreteras y los daños sufridos.

2. En cuanto a la indemnización se fijará de acuerdo con lo expresado en los numerales 4 y 5 del Fundamento III.