



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 3 5 / 2 0 2 1

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 13 de mayo de 2021.

Dictamen solicitado por el Ilmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de El Hierro en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), por daños ocasionados en su vehículo como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 198/2021 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. Mediante escrito de 7 de abril de 2021, con registro de entrada en el Consejo Consultivo de Canarias el día 9 de abril de 2021, se solicita por el Presidente del Cabildo Insular de El Hierro, la emisión de dictamen preceptivo en relación con la Propuesta de Resolución formulada en el curso de un procedimiento de responsabilidad patrimonial por daños ocasionados, presuntamente, como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario, de titularidad insular.

2. La legitimación del Presidente del Cabildo Insular de El Hierro para solicitar el dictamen la otorga el art. 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC).

3. La cantidad reclamada asciende a 11.092,14 euros, lo que determina la preceptividad del dictamen y la competencia del Consejo Consultivo para emitirlo, de acuerdo con lo previsto en el art. 11.1.D.e) LCCC.

4. La reclamante ostenta legitimación activa en el procedimiento incoado, pues ha sufrido daños materiales derivados, presuntamente, del funcionamiento del servicio público viario, teniendo, por tanto, la condición de interesada en el

* Ponente: Sr. Belda Quintana.

procedimiento (art. 4.1.a de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas -LPACAP-).

La competencia para tramitar y resolver y la legitimación pasiva del procedimiento incoado le corresponde al Cabildo Insular de El Hierro, como administración responsable de la gestión del servicio al que se atribuye la causación del daño, al tratarse de una carretera de interés insular.

5. La reclamación se inició dentro del plazo de un año desde el hecho lesivo (art. 67.1 LPACAP). De los datos obrantes en el expediente administrativo se deduce que el accidente se produjo el 18 de octubre de 2018, y la reclamación se interpuso el 7 de noviembre de 2018, por lo que no es extemporánea.

6. Resulta aplicable la LPACAP y los arts. 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP). También es aplicable, específicamente, el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) y la normativa reguladora del servicio viario de referencia, constituida, entre otras normas, por el art. 6.2.c) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares y el art. 10.3 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.

Desde el punto de vista sustantivo, resulta de aplicación el 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.

7. Como repetidamente ha razonado este Consejo (ver por todos el DCC 99/2017), que la Administración mantenga relación contractual con una compañía de seguros, no significa que ésta sea parte en el procedimiento, puesto que la Administración responde directamente a los administrados de su actuación, sin perjuicio de que a la aseguradora se le pidan los informes que la Administración considere pertinentes.

II

La interesada presenta escrito de reclamación en el que se expone, entre otros extremos, que: «El pasado 18 de octubre de 2018, me desplazo con mi vehículo, un (...), en dirección a Erese, encontrándose la vía mojada y a la altura del cementerio del lugar de referencia, a las 13:00 horas aproximadamente, se produce deslizamiento de mi vehículo desconociendo los motivos por los cuales se produce la pérdida de control y teniendo que maniobrar para no colisionar con el de la Televisión Canaria que se desplazaba en sentido contrario, cabe aclarar que los neumáticos se encontraban en perfecto estado, ya que habían

sido montados el 28 de agosto de 2018 (se adjunta factura), conforme expongo, al realizar esa maniobra colisioné con una roca de grandes dimensiones causando daños de gran magnitud a mi vehículo y no produciéndose daños humanos. Se personan en la zona citada el personal de carreteras, Guardia Civil y Policía Local.

SOLICITA: Se me indemnice por los daños ocasionados a mi vehículo».

En la documentación presentada por la reclamante, se anexa Diligencias núm. 89134109 de la Guardia Civil del puesto principal de Valverde de la Comandancia de Santa Cruz de Tenerife, de fecha 18 de octubre de 2018.

La reclamante, también hace entrega de un archivo fotográfico, que justifica desde diferentes encuadres la posición y los daños del vehículo, una vez ocurrido el impacto tras la salida de la calzada. Por lo que, presenta reclamación de responsabilidad patrimonial ante el Cabildo implicado, a efectos de que asuma el coste de los daños ocasionados.

III

1. Constan en el expediente los siguientes trámites relevantes del procedimiento de responsabilidad patrimonial:

- El procedimiento comienza con la presentación del escrito de reclamación por la interesada el día 7 de noviembre de 2018 (R.E. núm. 12270) en el Cabildo Insular de El Hierro.

- Con fecha 17 de diciembre de 2018, por la Presidenta del Cabildo Insular de El Hierro se dicta Resolución número 2874/18 admitiendo a trámite la solicitud de reclamación de responsabilidad patrimonial, nombrando Instructor y Secretaria del expediente.

- En virtud de la citada Resolución se libran las comunicaciones e informes pertinentes, en particular, el informe preceptivo del Servicio de Carreteras cuyo funcionamiento podría haber ocasionado la presunta lesión indemnizable.

- Por la compañía (...), mediante escrito de fecha 23 de enero 2019 (R.E. núm. 728) y en virtud de la póliza suscrita con el Cabildo afectado, se pone en conocimiento su valoración de los hechos acontecidos en el siniestro.

- Mediante escrito de fecha 10 de enero de 2019 (R.E. núm. 210), por la interesada se aporta documentación para incorporar al expediente relativa al oficio remitido por el Ayuntamiento de Valverde, con fecha 10 de enero de 2019, en

respuesta a una solicitud de la reclamante en relación con el expediente nº 2866/2018, del Cabildo, relativo a la «constancia sobre un punto negro en la Ctra. de Erese», cuyo contenido es del siguiente tenor:

«En relación a la solicitud (...), en la que se solicita constancia sobre punto negro en la Ctra. de Erese, a la altura del Cementerio. por la presente

HAGO CONSTAR

Que según averiguaciones realizadas por el Oficial Jefe de la Policía Local, de las mismas se desprende que:

“Que según averiguaciones realizadas, se considera ese punto como alto, en cuanto a la alta concentración de accidentes ocurridos, sobre todo con las primeras lluvias, o con el pavimento mojado.

La Definición de Punto Negro en España es: "Aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carretera. en el que durante un año natural se hayan producido 3 o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros".

Englobando ambos sentidos de circulación.

Por lo tanto, se considera ese punto con un nivel de peligrosidad de la vía alto, ya que esta Policía Local de la Valverde ha asistido a numerosos accidentes. En cuanto a la señalización vertical se refiere se hace constar que está bien señalizado (...) >».

- Consta el informe de valoración de daños alegados por la afectada, por importe de 11.092,14 €, de fecha 28 de enero de 2019.

- Con fecha 14 de marzo de 2019 se emite informe del Servicio Insular de Carreteras suscrito por la Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, del siguiente tenor literal:

« (...)

De lo que se deduce, se produjo el incidente sobre la vía HI-10 (HI-5 El Mocanal - HI-1 San A.), a la altura de la entrada que da acceso al cementerio de Erese, carril derecho sentido descendente hacia El Mocanal, concretamente en el p.k. 1+122 de la citada vía. La carretera HI-10 está clasificada de interés insular, nivel básico, cuyas labores de mantenimiento y conservación son competencia del Servicio Insular de Carreteras de esta institución insular, en virtud de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, (BOCA núm. 63 de 15/05/91 y BOE de 25/06 /91).

(...)

El Servicio Insular de Carreteras sí tuvo conocimiento de este incidente, personándose operarios del Servicio en el lugar del suceso. En el parte de incidencias relleno por el trabajador que acudió se detalla lo siguiente: “Observaciones:

Coche (...), fuera de la vía. El pavimento se encuentra mojado por la lluvia.

El servicio de carreteras actuó limpiando la vía de diferentes plásticos del vehículo y colocando arena absorbente por derrame de aceite.

El Servicio de Carreteras puede afirmar que el punto donde tuvo lugar el suceso pertenece a un tramo de la vía HI -10 en el cual han tenido lugar varios accidentes de características similares al ocurrido. Dichos sucesos suelen coincidir con las primeras lluvias, cuyos implicados son conductores habituales de la zona y, por ende, conocedores del tramo en cuestión.

La lluvia sobre la carretera puede influir negativamente en la conducción, ya que, al quedar la calzada mojada o cubierta de una capa de agua, los neumáticos pierden adherencia y, por tanto, supone un riesgo para la seguridad vial. Sin embargo, es al caer las primeras gotas cuando más precauciones se han de adoptar, porque al mezclarse el agua con el polvo, arenilla, gasoil, grasa, goma y otros restos depositados en la calzada, se produce un barrillo que provoca que el firme sea más deslizante, sobre todo después de un largo periodo sin haber llovido.

Por tanto, se le exige al conductor que adopte las debidas precauciones en garantía de su propia seguridad y la del resto de usuarios. En este sentido, se hace mención al texto refundido de La Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en su edición actualizada a 16 de julio de 2019 (...).

Se trata de un trazado en pendiente, con sucesión de curvas de radio pronunciado, consecutivas y de diferente sentido. En este aspecto, la señalización vertical instalada se encuentra acorde a las características del recorrido, informando al conductor que se encuentra ante un tramo con peligro de deslizamiento, sucesión de curvas y en el que debe reducir la velocidad hasta un máximo de 40 km/ h. (...) ”».

- Dada la coincidencia de que se produce otro siniestro en el mismo tramo de la carretera HI-10, ello motivó que con fecha 11 de octubre de 2018 se dictara Resolución admitiendo a trámite la solicitud de su correspondiente reclamación de Responsabilidad Patrimonial, con el número R.P. 07/2018.

En este expediente similar con referencia R.P. 07/18, figura informe emitido por la Policía Local del Ayuntamiento de Valverde, de fecha 6 de junio de 2017, cuyo contenido es del siguiente tenor:

«ASUNTO: INFORMANDO SOBRE ESTADO DE LA VÍA

(...)

SE INFORMA: que si bien la vía donde ocurrió el mencionado accidente es de titularidad del Cabildo y competencia de la Guardia Civil, esta Policía Local cubrió ese día el accidente que nos ocupa a requerimiento del 112 por no haber pareja de la Guardia Civil esa tarde.

Se hace constar que en las diligencias llevadas a cabo por parte de esta Policía Local con respecto al accidente que se produjo en la HI-10 p.k.-1, a la altura del cementerio de Erese, el pasado día 26 de abril de 2017 sobre las 17 horas, se firmaron las mismas extendiendo como posible causa del accidente el firme deslizante que hace que la conductora pierda el control del vehículo no pudiendo evitar salirse de la vía y chocar con la valla bionda del margen derecho de la misma. Se hace constar que la Fuerza actuante que se encontraba el lugar dirigiendo el tráfico comprobó “in situ” lo deslizante que se encontraba el pavimento, incrementado, quizás, por la lluvia débil que caía la tarde del siniestro y por la niebla. Se hace constar que esta Policía Local incluyó dicho lugar en un informe de puntos negros de alta siniestralidad de la isla de El Hierro, que se le envió al Excmo. Cabildo de esta isla en su día».

- Con fecha 5 de agosto de 2019 (R.S. 3709) se emite comunicación mediante la cual se informa a la reclamante el cambio de instructor del expediente de Responsabilidad Patrimonial.

- Por Providencia de fecha 3 de septiembre de 2019, se resolvió abrir trámite de audiencia sin que se formularan alegaciones al respecto.

- Se emite una primera Propuesta de Resolución, por la que se estima en parte la reclamación de responsabilidad patrimonial, el 20 de noviembre de 2019.

- Sometida la citada Propuesta de Resolución a este Consejo, en fecha 19 de diciembre de 2019, se emitió el Dictamen 466/2019, que concluyó en la necesidad de retrotraer el procedimiento a efectos de que se requiriese informe complementario del Servicio de Carreteras del Cabildo de El Hierro, en colaboración, en su caso, con la Guardia Civil de Tráfico para que se pronuncie sobre los distintos extremos señalados en el referido Dictamen, así como un informe aclaratorio que determine la velocidad máxima permitida en el tramo de la Carretera en el que ocurrió el incidente.

- Tras retrotraer el procedimiento, se comunica a la interesada, entre otros, el Decreto 2020-2405, de fecha 17 de noviembre de 2020, en virtud del cual se designa nuevo Instructor del procedimiento.

- Mediante Providencia de trámite, el Instructor solicita los informes complementarios acerca de los extremos considerados por el Consejo Consultivo en su anterior Dictamen, concretamente indicando:

<< (...)

2.-Solicitar del Puesto de la Guardia Civil de Valverde, Informe que habrá de ser emitido en el plazo de 10 DÍAS (art. 80.2 LPACAP), sobre los extremos que se hacen constar en el Fundamento IV, del Dictamen del Consejo Consultivo de Canarias número 466/2019, de 19 de diciembre, concretamente:

En lo que afecta a que: “La DGT califica como punto negro «aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras, en el que durante un año natural se hayan producido 3 o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros» y como tramos de concentración de accidentes (TCA): «aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad»”.

En caso de considerarse el lugar del accidente, un punto negro o concentración de accidentes, se indique si a criterio de los Agentes de la Guardia Civil, la señalización tanto vertical como horizontal de la vía es correcta.

3.- Visto el escrito de fecha 10 de enero de 2019 (R. E. núm. 210), por el que (...) aporta documentación para incorporar al expediente relativa al oficio del MI. Ayuntamiento de Valverde, con fecha 10 de enero de 2019 sobre la “constancia sobre un punto negro en la Carretera de Erese”, cabe solicitar de la Policía Local del Ayuntamiento de Valverde, Informe en el plazo de 10 DÍAS (art. 80.2 LPACAP), sobre los extremos que se hacen constar en el Fundamento IV, del Dictamen del Consejo Consultivo de Canarias número 466/2019, de 19 de diciembre, concretamente:

En lo que afecta a que: “La DGT califica como punto negro «aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras, en el que durante un año natural se hayan producido 3 o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros» y como tramos de concentración de accidentes (TCA): «aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad»”.

Resulta necesario aclarar si para la policía local ese tramo cumple con el concepto de punto negro y si dispone de los datos que corroboren dicha calificación. En caso de considerarse el lugar del accidente, un punto negro o concentración de accidentes, se indique si a criterio de los Agentes de Policía, la señalización tanto vertical como horizontal de la vía es correcta (...) >>.

- En fecha 25 de diciembre de 2020, se recibe el informe de la Guardia Civil referido, señalando al efecto:

« (...) tras personarse en el lugar el Agente (...), se observa que la vía en cuestión y desde el kilómetro 0 hasta la localidad de Guarazoca, es decir en un tramo de 2.3 kilómetros, la carretera se encuentra perfectamente señalizada con marcas viales y señales verticales específicas, en donde se limita la velocidad a 40 kms./h., a lo largo de prácticamente todo el recorrido, con el pavimento practicable y en buen estado.

Que por parte de esta Unidad no se tiene constancia de la ocurrencia de accidente alguno en el mencionado tramo de vía durante el presente año, periodo en el que han ocurrido 32 accidentes en las diferentes carreteras de la Isla, por lo que no se puede considerar la citada vía como tramo de concentración de accidentes, al no existir en el periodo de un año natural, un número de accidentes significativos a la media de tramos de vías de características semejantes (...) ».

- La Policía Local de Valverde, emite informe complementario en fecha 17 de febrero de 2021, adjuntando reportaje fotográfico y detalle de la inspección ocular realizada acerca de las señalizaciones de tráfico ejecutadas en la carretera que nos ocupa. Indicando, entre otras, al respecto:

« (...)

Que por este agente se ha consultado los partes diarios de servicios, así como los atestados obrantes en esta dependencia, no pudiéndose considerar dicho tramo de vía como punto negro, según la definición de la Dirección General de Tráfico (DGT) que la define como "Aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras, en el que durante un año natural se hayan producido 3 o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros".

Que realizada inspección ocular de la HI-10, desde la rotonda de San P., dirección Mirador P., se hace constar lo siguiente:

- Que próximo al núm. 56 de la calle Barlovento (HI-10) se observa una señal de limitación de velocidad en el carril de 40, la cual indica que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en km/h, no existiendo otra señal de velocidad máxima diferente

Que efectuada inspección ocular de la vía HI-10, sentido contrario al expresado en el punto anterior, se hace constar lo siguiente:

- Que a la altura del n.º 23 de la calle Tesenaita n.º 23 de la población de Erese (HI-10), se observa una señal horizontal de limitación de velocidad en el carril de 40 y otra vertical del mismo límite, indicando que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en km/h, no existiendo otra señal de velocidad máxima diferente.

Que realizada Inspección ocular de la calzada donde se produjo el siniestro, se observa la siguiente señalización:

- Dirección rotonda El Mocanal - La P.

Señal vertical R-305 (adelantamiento prohibido)

Señal vertical P-13b (curva peligrosa hacia la izquierda)

Señal vertical P-19 (pavimento deslizante)

Panel direccional permanente (panel sencillo: peligrosidad moderada).

(...)

Por todo lo expuesto anteriormente, se hace constar lo siguiente.

- *Que la vía donde se produce el accidente se trata de una carretera convencional, de doble sentido de circulación y arcén pavimentado inferior a 1'50 metros de ancho, y que a juicio de este Policía Local, el tramo de vía donde se produce el accidente, no reúne las condiciones para ser catalogado como Punto negro, según la definición de la Dirección General de Tráfico.*

- *Que dicha vía se trata de una carretera convencional, cuya velocidad máxima establecida para turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas, autocaravanas de MMA \leq 350 kg, pick-up es de 90 km/h, si bien por el titular de la vía se podrá fijar un límite máximo, el cual se ha fijado en 40km/h.».*

- En fecha 24 de marzo de 2021, se emite informe del Técnico del Servicio Insular de Carreteras, señalando al efecto que si bien el Servicio de Carreteras tiene constancia de que el punto donde tuvo lugar varios accidentes de características similares al ocurrido, la señalización horizontal y vertical instalada se encuentra acorde a las características del recorrido, informando al conductor que se encuentra ante un tramo con peligro de deslizamiento, sucesión de curvas y en el que debe circular a una velocidad máxima de 40km/h.

- En fecha 26 de marzo de 2021, el Instructor del expediente concede nuevo trámite de audiencia a la interesada, comunicándolo al efecto debidamente. Por lo que, en fecha 31 de marzo de 2021, la afectada presenta escrito ratificando las alegaciones ya expuestas en su escrito de reclamación inicial.

- Finalmente se elabora la Propuesta de Resolución el día 7 de abril de 2021, estimando parcialmente la reclamación presentada.

2. Se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (art 91.3 LPACAP), sin embargo, aún expirado éste, y sin perjuicio de los efectos administrativos y, en su caso, económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente (art. 21 LPACAP).

IV

1. La Propuesta de Resolución estima parcialmente la reclamación de responsabilidad patrimonial, considerando la existencia de concausa en la producción del accidente, debido, por una parte, a la consideración del tramo de la carretera como de alta siniestralidad, y, por otra, la omisión de la precaución debida al circular por parte de la conductora, calificándola como determinante, pues la misma está obligada a transitar por la carretera con la diligencia debida.

2. Sin embargo, el fundamento fáctico de los hechos por los que se reclama en el escrito inicial de la interesada descansa en que el accidente ocurrido el 18 octubre de 2018, en atención a las circunstancias ya expuestas, es imputable al Cabildo de El Hierro y no a ella misma, por tratarse de un tramo de concentración de accidentes y tener los neumáticos en perfecto estado, al haberlos cambiado el 28 de agosto de 2018.

3. A la vista de los informes complementarios requeridos obrantes en el expediente tras la retroacción del procedimiento, ya expuestos en el Fundamento anterior, se considera como determinante la conducción de ésta en la producción del siniestro como veremos seguidamente. Ello rompe totalmente el nexo causal requerido, sin que pueda apreciarse concurrencia de culpas en este caso concreto por las razones que expondremos a continuación.

Por una parte, los Agentes de la Guardia Civil, se personaron en el lugar del siniestro posteriormente a la producción de este, señalando que la Carretera se encuentra en perfecto estado para el uso y circulación de vehículos, pues la señalización practicada en la vía tanto vertical como horizontal es correcta, estando la velocidad limitada a 40 km./h. a lo largo de prácticamente todo el recorrido, con el pavimento practicable y en buen estado.

Por otra parte, la Policía Local de Valverde en su informe confirma igualmente el límite de velocidad de 40 km./h. en la Carretera que nos ocupa, la señalización y el estado de la vía son correctos, lo que igualmente se observa en el reportaje fotográfico adjunto al expediente. Por lo demás, la Autoridad Local indicada considera que dicho tramo de la vía no reúne las condiciones necesarias para ser catalogado como punto negro.

Por tanto, el funcionamiento del Servicio de Carreteras ha sido correcto de acuerdo con los informes obrantes en el expediente, no habiéndose probado lo contrario por parte de la interesada.

Además, al no ser calificado como punto negro dicho tramo de la vía, a pesar de que el Servicio de Carreteras haya indicado que varios accidentes de características similares han ocurrido en la misma zona, lo cierto es que desconocemos las circunstancias que acontecieron en cada caso concreto.

4. En este caso, ha quedado acreditado que el estado de la superficie de rodadura estaba mojada debido a la lluvia débil lo que es causa mediata del accidente pero no la inmediata y causante del mismo directamente, entendiendo que la afectada debió extremar las precauciones en la circulación, pues la misma era conocedora del lugar como bien nos indica el Servicio de Carreteras en su informe, la visibilidad era adecuada y la carretera estaba señalizada correctamente, no debió de ignorar entonces que la calzada estaba mojada debido a la lluvia y, en consecuencia, el efecto deslizante que la misma produce en el pavimento.

5. Al respecto debemos hacer mención 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, que nos indica en su art. 10.2 lo siguiente:

«2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía».

Además, el art. 13.2. de la citada normativa nos indica que:

«3. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía (...)».

Específicamente, sobre los límites de velocidad el art. 21.1 del señalado Texto Refundido, establece lo siguiente:

«1. El 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».

6. Sobre los efectos de la lluvia en el pavimento y su incidencia en la producción de accidentes nos hemos pronunciado, entre otros, en nuestro Dictamen 199/2019, de 23 de mayo de 2019, ante un supuesto similar:

« (...) la lluvia sobre la carretera puede influir negativamente en la conducción, razón por que se le exige al conductor que adopte las debidas precauciones en garantía de su propia seguridad y la del resto de usuarios en la carretera, ya que la calzada mojada produce el efecto sobre los neumáticos de perder adherencia y, es al caer las primeras gotas de agua cuando más precauciones se han de adoptar, porque al mezclarse el agua con el polvo, arenilla, gasoil, grasa, goma y otros restos depositados en la calzada, se produce un barrillo que provoca que el firme sea más deslizante, sobre todo después de un largo periodo sin haber llovido.

El testigo propuesto en su declaración manifestó que no presenció el accidente alegado, pero que el asfalto estaba húmedo sin que pudiera recordar la existencia de la espuma o líquido blanco a que hace referencia la interesada en su reclamación.

Por lo demás, en el informe del servicio se señala que la velocidad en dicha vía está limitada a 60 km/hora, existiendo señalización al respecto, y que la mayoría de los accidentes ocurridos en dicho tramo son consecuencia del exceso de velocidad (...) ».

7. En definitiva, considerándose la lluvia causa mediata pero no determinante del accidente, y estando la carretera en condiciones óptimas para su circulación, con las señalizaciones practicadas correctas y perfectamente ejecutada, solo cabría atribuir la causa del accidente a la conducción de la propia reclamante que no circuló con la debida precaución en atención a las circunstancias, en este caso meteorológicas, concurrentes en el momento del siniestro, siendo por lo demás conocedora del lugar y produciéndose el accidente a plena luz del día y con visibilidad adecuada.

Por todo ello se rompe el nexo causal requerido entre el funcionamiento del Servicio de Carreteras y daño por el que se reclama, y se considera, pues, que la Propuesta de Resolución no se ajusta a Derecho, ya que los daños cuyo resarcimiento se pretenden por la interesada no son indemnizables porque, conforme al art. 34 LRJSP, no existe nexo causal entre el daño sufrido y el funcionamiento del Servicio, no habiéndose probado de forma fehaciente el mal funcionamiento de este.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución objeto de Dictamen no se considera conforme a Derecho, debiendo desestimarse íntegramente la reclamación presentada por la afectada de acuerdo con las razones expuestas en el Fundamento IV del presente Dictamen.