



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 4 5 / 2 0 2 2

(Sección 2.^a)

San Cristóbal de La Laguna, a 21 de junio de 2022.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), por daños en su vehículo, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 205/2022 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente Dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado tras presentarse reclamación el 30 de julio de 2021 por (...), por los daños sufridos en su vehículo, en el accidente sufrido el 9 de enero de 2021, sobre las 19:25 horas, en el túnel de Los Roquillos, sentido Valverde-Frontera, carretera HI-5, p.k. 11, lugar en el que se ejecutaban las «*Obras de refuerzo estructural en dos tramos del interior del túnel de los Roquillos, desde el p.k. 200+295 a 200+335 y el p.k. 200+635 a 201+280, y de mantenimiento y renovación en las instalaciones auxiliares del indicado túnel*», declaradas de emergencia por Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, de 21 de octubre de 2020.

2. La interesada reclama una indemnización de más de 6.000 euros, pues, como señala la Propuesta de Resolución en virtud de la documentación aportada por la interesada, quien no cuantifica el daño:

« (...) del informe de peritación aportado por la interesada se extraen dos cifras, el valor venal del vehículo, que lo establece en 3.136,53 €, y el valor de mercado del mismo que lo fija en 9.166,00 €, siendo esta última cantidad de referencia en base a lo dispuesto

* Ponente: Sra. de León Marrero.

por la jurisprudencia, al entender la Sala, en sentencia como la de la Audiencia Nacional, Sala de lo Contencioso Administrativo, de fecha 1 de junio de 2001 (RJCA\2001\1223) "el principio de reparación integral exige que le sea abonado a la recurrente el importe del vehículo de similar estado, análogas características y no el valor venal del mismo"».

Tal cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Sr. Presidente para solicitarlo, según los 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. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP). También le son de aplicación los arts. 32 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

3. En el presente Dictamen se cumple el requisito del interés legítimo y, por ende, del derecho a reclamar de la interesada, tras acreditar la titularidad del vehículo por cuyos daños se reclama, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 LRJSP. Por lo tanto, tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP.

Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, puesto que en el tramo donde se produjo el accidente se realizan obras por parte de aquella.

Asimismo, es parte en el procedimiento, al amparo del art. 32.9 LRJSP, la entidad (...), que ejecutaba obras en la zona en la que se produjeron los hechos por los que se reclama.

4. En el presente caso, se cumple, asimismo, el requisito de no extemporaneidad de la reclamación, pues se interpone ésta el día 30 de julio de 2021 respecto de un daño producido el día 9 de enero de 2021, por lo que podemos concluir que la reclamación se interpone en plazo (art. 67 LPACAP).

5. Se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP). Sin embargo, aun 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. 21.1 y 6 LPACAP).

II

Los hechos por los que se reclama, según la interesada, son los siguientes:

«El día 9 de enero de 2021, sobre las 19:25 horas de la tarde tuvo lugar el accidente con el vehículo (...) T5 matrícula 2319KDS.

Subía de Frontera, por la HI-5. El túnel que se encontraba en obras en ese momento carecía de iluminación suficiente, la señalización de obras a altura de la colisión era prácticamente inexistente.

En el carril por el que circulaba había gravilla y restos de materiales de las obras, restos de sustancias grasas como aceite.

La velocidad a la que circulaba era moderada, adecuada a la vía, pero el mal estado de la calzada por los motivos mencionados con anterioridad, provocaron que el vehículo perdiese la estabilidad primero por la parte trasera del vehículo, derivando en una pérdida total del control del coche. Debido al efecto de deslizamiento sobre el mal estado del asfalto, por los baches, la gravilla y los restos de materiales deslizantes.

Esto provocó un primer impacto por el lado derecho por la parte frontal (por el carril por el que circulaba) contra la pared de hormigón, y este impacto desencadenó que el vehículo se desplazara hacia el carril de sentido contrario con un fuerte impacto trasero.

Lo sucedido está relacionado directamente con el mal estado en el que se encontraba la vía, teniendo como desenlace el anteriormente descrito accidente.

Los hechos sucedidos y sus consecuencias provocaron la pérdida del vehículo y gastos económicos que esperamos que la Administración responda ante esto con responsabilidad (sic)».

Se aportan con la reclamación, DNI de la interesada, informe de perito sobre valoración de daños, fotografías del vehículo y atestado de la Guardia Civil.

2. En cuanto a la tramitación del procedimiento, no se aprecia la existencia de irregularidades que, por provocar indefensión a la reclamante, impidan un pronunciamiento sobre el fondo de la cuestión planteada.

III

Los principales trámites del procedimiento que constan en el expediente son los siguientes:

1. El 30 de julio de 2021 la interesada presenta escrito de reclamación ante el Cabildo de El Hierro, desde donde el día 2 de agosto de 2021 se remite a la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, *«Puesto que el mantenimiento de la carretera referenciada, la HI-5, comprendida entre la Glorieta del Mocanal y la intersección de Las Puntas pertenece actualmente a la Dirección General de Infraestructura Viaria del Gobierno de Canarias, debido a que se están ejecutando las obras de emergencia»*.

2. Con fecha 17 de septiembre de 2021 se solicita por el Servicio de Régimen Jurídico y Relaciones Institucionales informe a la Dirección General de Infraestructura viaria acerca de la titularidad de la vía y la eventual ejecución de obras en el tramo donde se produjo el accidente por el que se reclama.

Tal informe se emite el 2 de diciembre de 2021, señalándose en el mismo:

«En relación a esta petición y con los datos obrantes en este Área Técnica se informa lo siguiente:

1. La carretera HI-5 debe ser considerada una carretera de interés regional de acuerdo a las siguientes premisas:

• La HI-5 cumple con al menos dos de los requisitos señalados en el artículo 12 del Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias (B.O.C. 109, de 21.8.1995) que establece que carreteras son consideradas de interés, y es que la HI-5 forma parte de la circunvalación de la isla de El Hierro y es una vía de comunicación de la capital de la isla con uno de los núcleos de población o actividad económica más importantes de El Hierro.

• El proyecto de la carretera de Valverde al Golfo por Los Roquillos fue aprobado, ejecutado y recepcionado por el Gobierno de Canarias, en ejecución de sus competencias sobre las carreteras regionales de interés general.

• La explotación (que incluye conservación y mantenimiento), uso y defensa de la carretera objeto de este informe se traspasó al cabildo Insular de El Hierro en virtud del acta de reconocimiento de las obras "Nueva carretera de Valverde al Golfo por Los Roquillos. Tramo: Valverde - Frontera, p.k.0,000 al 17,100 (Isla de El Hierro)" firmado el día 25 de noviembre de 2004 entre el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular de El Hierro. Esta carretera según la descripción de los tramos se corresponde con la HI-5.

• Según informe de la Viceconsejería de Hacienda y Planificación de noviembre de 2018 se traspasa cada año una cantidad de dinero al Cabildo Insular de El Hierro para la conservación y mantenimiento de la carretera. En concreto en el año 2017 se transfirieron 910.756,57 € y 997.369,52 € en 2018, dentro del epígrafe AJUSTE INCREMENTO LONGITUD

RED REGIONAL Y MANTENIM. OBRAS S. EL HIERRO, apartado donde se incluyen todos los incrementos en la longitud de la red regional entre los que se encuentran la carretera HI-5.

2. En fecha 21 de octubre de 2020 se declara de emergencia, por Orden del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, las obras de refuerzo estructural en dos tramos del interior del túnel de los Roquillos, desde el p.k. 200+295 a 200+335 y el p.k. 200+635 a 201+280, y de mantenimiento y renovación en las instalaciones auxiliares del indicado túnel.

En dicha orden se declara adjudicataria de los trabajos a la empresa (...) por cuanto es una entidad especializada en la ejecución de túneles, tanto a nivel nacional como internacional y ostenta la clasificación indicada anteriormente, teniendo acreditado incluso la categoría máxima.

(...)

Las obras tuvieron comienzo el día 23 de octubre de 2020, mediante la suscripción de la correspondiente acta de replanteo, entre el representante del contratista (...) y el Director de las obras.

En esta orden se contempla como ámbito de los trabajos el túnel de Los Roquillos (p.k. 's 9+081 al 11+467 o 200+134 al 202+520), del proyecto primitivo, al que frecuentemente se alude en los distintos técnicos y administrativos, obrantes en el expediente. De conformidad con ello, la orden del consejero indica explícitamente la suspensión desde el día siguiente a la declaración de la emergencia de las tareas de conservación y mantenimiento en la citada vía HI-5, salvo las tareas de vigilancia del túnel realizadas a través del centro de control y que viene realizando la mercantil (...), a la vista del nivel de especificidad de las mismas, así como que resultan compatibles y necesarias con la ejecución de los trabajos, en el citado tramo de la carretera HI-5 coincidente con el túnel de Los Roquillos.

Esta Orden del Consejero fue enviada por el Director General de Infraestructura Viaria al Cabildo Insular de El Hierro el 22 de octubre de 2020.

3. Con fecha 21 de octubre de 2021 se firma acta de comprobación del replanteo y comienzan las obras en el túnel de Los Roquillos el 23 de octubre de 2021.

El 26 de octubre de 2020 el Director General de Infraestructura Viaria remite comunicación al Cabildo Insular de El Hierro, que dice:

" (...) la ejecución de las obras implicará el cierre temporal del túnel de los Roquillos al tráfico, en periodos nocturnos, aproximadamente entre las 22:00 y las 6:00 horas, contemplando asimismo una ventana de apertura a acordar, alrededor de las 0:00 horas, será necesario la implantación de la correspondiente señalización, con objeto de evitar que los vehículos accedan al interior del túnel.

Dichas medidas deben instalarse por un lado en la glorieta de El Mocanal, para advertir de tales circunstancias a los vehículos que, con procedencia Valverde, tengan como destino El Golfo, mientras que, en el sentido contrario, se implantarán en la intersección de Las Puntas.

Por lo tanto, sirva el presente escrito para indicar que en el tramo de la carretera HI-5 comprendido entre la Glorieta de El Mocanal y la intersección de Las Puntas (ambas inclusive), ese Cabildo debe dejar de prestar los servicios de conservación y mantenimiento, por cuanto dichas tareas serán llevadas a cabo por el personal de la empresa adjudicataria de las obras. En las restantes zonas de tal carretera, dichos servicios deberán seguir siendo prestados por el Cabildo Insular de El Hierro, de la misma forma que lo referente a las tareas de vigilancia del túnel realizadas a través del centro de control y que viene realizando la mercantil (...), a la vista del nivel de especificidad de las mismas, así como que resultan compatibles y necesarias con la ejecución de los trabajos.”

Es decir, se amplió el ámbito de actuación de la obra de emergencia y de las competencias de conservación y mantenimiento desde la Glorieta de El Mocanal hasta la intersección de Las Puntas (ambas inclusive).

En todo caso el Túnel de Los Roquillos queda dentro de la zona de actuación de la obra de emergencia.

Por tanto, las conclusiones son las siguientes:

- La HI-5 es de titularidad autonómica.*
- El 9 de enero de 2021 se estaban realizando obras de emergencia en el Túnel de Los Roquillos.*
- El 26 de octubre de 2020 se informó al Cabildo Insular de El Hierro del ámbito de actuación de las obras de emergencia».*

3. El 20 de septiembre de 2021 se insta a la interesada a subsanar su reclamación mediante la aportación de determinada documentación, de lo que recibe notificación el 1 de octubre de 2021, viniendo a aportar lo requerido el 13 de octubre de 2021 y el 10 de noviembre de 2021.

4. El 10 de diciembre de 2021 se requiere a la interesada para que, en el plazo de diez días, informe si va a reparar el vehículo o si va a tramitar la baja del mismo, a efectos de determinar el importe del daño causado, plazo que se amplía el 28 de diciembre siguiente por cinco días más, remitiendo la documentación la interesada el 4 de febrero de 2022. Aporta la baja del vehículo en Tráfico.

5. Mediante Orden n.º 25, de 10 de febrero de 2022 se admite a trámite la reclamación presentada, lo que se notifica a la reclamante el 22 de febrero de 2022

y a la entidad (...) encargada de las obras el 21 de febrero de 2021, confiriéndoles un plazo de diez días para que aleguen lo que estimen conveniente y para que aporten la documentación que estimen oportuna.

6. El 4 de marzo de 2022 la entidad (...), mediante la representación acreditada de (...), presenta escrito en el que se manifiesta lo siguiente:

« (...) SEGUNDA. - En fecha 9 de enero de 2021 se estaban realizando obras de emergencia en el Túnel Los Roquillos. Dichas obras fueron declaradas de emergencia por Orden del consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, en dos tramos del interior del túnel de Los Roquillos, habiéndose adjudicado las mismas a mi mandante.

TERCERA. - Dichas obras comienzan el día 23 de octubre de 2021 e implican el cierre temporal del túnel de Los Roquillos entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, si bien el momento del siniestro dicho túnel se encontraba todavía abierto al público, al ocurrir en horario diurno.

CUARTA. - En fecha 9 de enero de 2021 se produce un accidente de tráfico en el interior del túnel de Los Roquillos, desprendiéndose del parte de incidencias emitido por la empresa (...) que describe la existencia de un accidente de tráfico en el interior del túnel de Los Roquillos en la HI-5, a 200 metros aproximadamente de la Boca Sur (Frontera).

El accidente del vehículo siniestrado, marca (...) se produce por la existencia de una pérdida de control del vehículo en el túnel, chocando la misma con el bordillo del arcén derecho, saliendo el vehículo despedido hasta el arcén contrario donde impactó con el hastial del túnel.

QUINTA. - Mi mandante, tras el siniestro recibió la llamada del Centro de Emergencias y se activó de manera automática el retén de limpieza y señalización de la vía, retirando los cascotes de la zona y echando sepiolita para absorber el aceite de la calzada.

Cabe resaltar, que la calzada se encontraba previamente, en perfecto estado de conservación, iluminada y libre de restos de materiales de obras, gravilla o aceite, como se desprende de las fotografías.

Hay que indicar también que la velocidad máxima permitida en la zona de obras era de 40 km/h por carril, teniendo un carril por sentido y señalización de obra.

La carretera en el sentido en el que se produjo el siniestro tiene una pendiente ascendente de un 10%, lo que a priori, determinaría que la velocidad del vehículo debería haber sido reducida, teniendo en cuenta además que ya existía una reducción de la velocidad específica, al tratarse de una zona de obra, lo que no parece desprenderse, dado que el vehículo acabó en el arcén contrario al que circulaba.

En consecuencia, nuestro representado cumplió con las obligaciones de conservación y mantenimiento de la vía, sin que pueda hacerse responsable».

Se incorporan parte de incidencias del día del accidente y fotografías del vehículo en el lugar del mismo.

7. El 8 de marzo de 2022 se solicita nuevo informe a la Dirección General de Infraestructura Viaria sobre el accidente antes referenciado especificando si los daños son compatibles con una responsabilidad por parte de la Administración. Tal informe se emite por la Dirección de Obras adscrita a la referida Dirección General el 14 de marzo de 2022, señalándose en el mismo:

« (...) A este respecto la documentación presentada por todas las partes intervinientes se resume de la manera siguiente:

•El 9 de enero de 2021 se estaban realizando obras de emergencia en el Túnel de Los Roquillos.

•Según la reclamante, (...), sufrió un accidente en el Túnel de Los Roquillos en sentido ascendente hacia Valverde debido a que en el carril por el que circulaba había gravilla y restos de las obras, carecía de iluminación y la señalización era inexistente.

A las 19:52 horas se personó en el lugar del accidente (...), trabajador en servicio de localización permanente de la empresa (...) contratada por (...) adjudicataria de la obra de emergencia en el Túnel de Los Roquillos (...) levanta acta de que se ha producido un accidente en el interior del túnel y obtiene varias fotografías.

•A su vez se persona en el lugar de los hechos la Guardia Civil levantando acta del accidente de circulación. En dicha acta la Guardia Civil establece que la superficie del firme estaba seca y limpia, y que la luz era artificial y suficiente, así como que existía señalización específica de limitación de velocidad y marcas viales. También se reflejó en el acta, entre otras cosas, que el accidente fue en sentido ascendente con rampas de más del 5% en una recta y que la anchura del carril estaba entre 3,25 metros y 3,75 metros.

•Según la descripción del accidente el vehículo circulaba en sentido ascendente perdió el control atravesó a su izquierda dos carriles para terminar chocando contra el lateral del túnel en sentido contrario al de la marcha.

•Con fecha 4 de marzo el contratista presenta escrito de alegaciones que dice lo siguiente: -SE TRANSCRIBE EL ESCRITO-

(...)

Ante toda esta información presentada y con los datos obrantes en este Área Técnica se informa lo siguiente:

•El contratista había realizado correctamente la señalización de la obra, con marcas viales en color amarillo, señalización de peligro tramo en obras en la calzada, señalización de limitación de velocidad a 40 km/h y balizamiento con conos y captafaros así como barreras new jersey en los puntos más delicados.

•La iluminación del túnel era la adecuada, así lo refleja la Guardia Civil y en las fotografías se puede ver cómo están encendidas las luminarias del túnel siendo la visibilidad suficiente para circular en condiciones de seguridad y comodidad.

•El firme si bien presenta algunos baches por el paso de tráfico pesado normal en la zona ya que circulan numerosos camiones de las plantaciones del Municipio de Frontera hacia el Puerto de La Estaca, estaba limpio y seco y así lo refleja tanto el contratista en sus alegaciones como la Guardia Civil en su parte del accidente. Por tanto, el firme no presentaba ni manchas de aceite ni gravilla, siendo la única mancha de aceite apreciable la que deja el propio vehículo accidentado lo que se puede comprobar en las fotografías.

•El vehículo accidentado circulaba por un carril en subida con rampas ascendentes superiores al 8% y limitación de velocidad a 40 km/h.

•Sin menoscabo de una opinión más fundada, los daños apreciados en el vehículo y la descripción del accidente no parecen compatibles con una circulación a la velocidad adecuada y establecida para el tramo (40 km/h) la cual estaba perfectamente indicada».

8. Con fecha 16 de marzo de 2022 se confiere trámite de audiencia a la interesada, así como a la empresa (...), de lo que reciben notificación los días 22 y 21 de marzo de 2022, respectivamente, sin que se presenten alegaciones por la reclamante.

9. El 1 de abril de 2022, la entidad contratista de las obras presenta alegaciones, manifestando:

«1.- Del informe aportado por la citada Dirección General, se desprenden los siguientes datos:

- Mi mandante había realizado correctamente la señalización de obra: marcas viales de color amarillo; señalización de peligro de tramo de obras en calzada; señalización de limitación de velocidad a 40 km/h y balizamiento.

- La iluminación del túnel era suficiente de conformidad con el informe de la Guardia Civil.

- Firme limpio y seco, si bien presenta algunos baches debido al tránsito de camiones. No hay manchas de aceite o gravilla en el mismo.

- El vehículo circulaba por un carril de sentidos ascendente con una pendiente del 8% y una velocidad limitada a 40 km/h.

- Los daños que el vehículo presenta son compatibles, presumiblemente con un exceso de velocidad del citado vehículo.

En conclusión, de los datos que constan en el expediente administrativo, no puede desprenderse responsabilidad alguna de mi mandante en la producción del siniestro».

10. El 19 de abril de 2022 se emite Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación formulada por la interesada, que es informada favorablemente por la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos el 11 de mayo de 2022, solicitándose preceptivo dictamen a este Consejo Consultivo el 13 de mayo de 2022 (RE 16 de mayo de 2022).

IV

1. Este Consejo Consultivo ha señalado de manera reiterada y constante, como por ejemplo se hace en el reciente Dictamen 366/2021, de 8 de julio, que:

« (...) el primer requisito para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es que el daño alegado sea consecuencia de dicho funcionamiento. La carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Sobre la Administración recae el onus probandi de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración y, del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC), que permite trasladar el onus probandi a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo, pero que no tiene el efecto de imputar a la Administración toda lesión no evitada, ni supone resolver en contra de aquélla toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012).

Como se acaba de recordar, el art. 32 LRJSP exige para que surja la obligación de indemnizar de la Administración que el daño alegado debe ser causado por el funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta, por tanto, que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que este haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad.

Para ello, es necesario que el hecho o conducta que se alega como causa del daño pertenezca al ámbito de actividad o funcionamiento del servicio».

2. Aplicando la anterior doctrina al caso que nos ocupa, y teniendo en cuenta la documental obrante en el expediente, en el presente asunto la realidad del hecho lesivo, consistente en la efectiva producción del accidente en el lugar indicado por la reclamante, así como los daños producidos, han sido debidamente acreditados. No así la relación de causalidad entre aquéllos y el funcionamiento del Servicio.

En tal sentido, señala la Propuesta de Resolución:

« (...) mediante informes de la dirección de obra adscrita a la Dirección General de Infraestructura Viaria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de fecha 2 de diciembre de 2021 y 14 de marzo de 2022 se concluye que en la fecha del siniestro se estaban realizando obras de emergencia en el Túnel de Los Roquillos, por parte del Gobierno de Canarias, concretamente por parte de la entidad mercantil (...) Igualmente, conferido trámite de audiencia del expediente, dicha empresa, encargada de las obras, alega mediante escrito de fecha 4 de marzo de 2022 que fue alertada del accidente a efectos de liberar la vía de restos del mismo, señalando que la zona previamente al siniestro estaba limpia y sin restos de aceite o gravilla, tal y como señala la interesada, y con buena iluminación, justificando el siniestro en una conducción inadecuada por parte de la reclamante, por exceso de velocidad. Por otra parte, junto con la reclamación inicial se aporta atestado de la Guardia Civil del puesto de Valverde, personada en el lugar, que concluye que la iluminación del túnel era suficiente y que el firme estaba seco y limpio, señalando como causa la pérdida de control del vehículo, sin especificar razón.

Al efecto, la reclamante no ha aportado prueba alguna del hecho que denuncia, más allá de su testimonio y de las fotografías de los daños del vehículo y del lugar donde sitúa los hechos, puesto que el atestado de la Guardia Civil no corrobora su versión, estableciendo que el lugar del accidente estaba bien iluminado y el firme limpio y seco, corroborando lo mantenido por la empresa encargada de las obras».

Efectivamente, de los informes obrantes en el expediente, en especial, del emitido por la empresa encargada de las obras, se deriva que el lugar del accidente estaba limpio en el momento del mismo, así como que la iluminación era adecuada, negándose la existencia de gravilla o sustancias deslizantes en el referido lugar.

Ello, además, es corroborado por el atestado de la Guardia Civil, que señala respecto del estado de la superficie del firme: *«limpia y seca»*. Asimismo, en relación con la iluminación se indica: *«sin luz natural, luz artificial suficiente»*.

En sus conclusiones, el referido atestado señala como posible causa del accidente: *«pérdida de control del vehículo»*, sin que se haga referencia alguna a una causa externa de la vía.

3. Por todo ello, como indica la Propuesta de Resolución, el daño sólo resulta imputable a la propia conducción de la interesada, teniendo en cuenta que, respecto de la conducción, el art. 10.2 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, dispone:

«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».

Añadiendo el art. 13.2 del citado texto legal que:

«2. 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 (...)».

Por lo anteriormente expuesto, se considera que la Propuesta de Resolución se ajusta a Derecho, ya que los daños cuyo resarcimiento se pretenden por la interesada no serían indemnizables toda vez que, conforme al art. 34 LRJSP, no ha quedado acreditada la existencia de nexo causal entre el daño sufrido y el funcionamiento del Servicio, no habiéndose probado de forma fehaciente el mal funcionamiento de éste.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución, que desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial por el funcionamiento del servicio público de carreteras, se considera conforme a Derecho.