



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 4 5 8 / 2 0 2 2

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 24 de noviembre de 2022.

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 y representación de (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 415/2022 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. El presente Dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife el 17 de octubre de 2022, con registro de entrada en este Consejo Consultivo de 19 de octubre de 2022, tiene por objeto la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación en concepto de responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado por (...) en nombre y representación de (...), por los daños personales y patrimoniales que se alegan derivados del accidente producido el día 2 de abril de 2020, en la TF-1 Autopista de Santa Cruz de Tenerife a Armeñime, cuando circulaba con el vehículo de su propiedad, matrícula (...), debido a la existencia de piedras en la calzada.

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, según lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (en adelante, LCCC), habida cuenta de que la cantidad reclamada por el interesado asciende a 16.569,60 euros, superando, por tanto, los límites cuantitativos establecidos por el precitado artículo de la LCCC.

Por otra parte, la legitimación para solicitar la emisión del dictamen de este Consejo Consultivo le corresponde al Sr. Presidente, según lo establecido en los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la LCCC, en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de

* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPACAP).

3. En el análisis a efectuar de la Propuesta de Resolución, resultan de aplicación además de la citada LPACAP, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP), la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias. También debemos citar al efecto 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.

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.

4. En el procedimiento incoado, el reclamante ostenta la condición de interesado en cuanto titular de un interés legítimo [art. 4.1.a) LPACAP], puesto que reclama los daños personales y patrimoniales sufridos, presuntamente, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras.

Asimismo, el perjudicado actúa en el presente procedimiento administrativo mediante representante debidamente acreditado (art. 5.1 y 3 LPACAP).

La legitimación pasiva le corresponde al Cabildo de Tenerife, como más adelante se razonará, por ser la titular de la prestación del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño.

Asimismo, la empresa adjudicataria de la conservación ordinaria de la Red de Carreteras del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Sector Sur, la U.T.E. (...) ((...)) y (...)), ostenta un interés legítimo.

Sobre esta cuestión, resulta oportuno traer a colación la doctrina sentada por este Consejo Consultivo respecto a la responsabilidad por daños causados en ejecución de contratos administrativos, regulada actualmente en el art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP).

En relación con dicha responsabilidad por daños causados a particulares cuando el servicio es prestado por una entidad contratista de la Administración, este Organismo Consultivo ha tenido ocasión de señalar lo siguiente (Dictámenes 270/2019, de 11 de julio, y 202/2020, de 3 de junio, entre otros):

«Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la Administración municipal, como titular de la prestación del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño.

Se encuentra también pasivamente legitimada la entidad (...), en su calidad de concesionaria del servicio municipal (...). Consta en el expediente la fecha de adjudicación de este contrato el 29 de julio de 2002. Las sucesivas normas reguladoras de los contratos administrativos han mantenido una regulación similar en lo que se refiere a la responsabilidad de los contratistas por los daños causados a terceros como consecuencia de la ejecución de tales contratos arts. 97.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio; 198 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público; 214 Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre; art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, si bien, obviamente y por razones temporales, ésta última Ley no resulta aplicable en el presente asunto. La concreta legislación aplicable vendrá determinada por la fecha de adjudicación del contrato a (...), si bien, como se ha dicho, no difieren en su regulación material sobre este extremo.

Los citados artículos de la legislación de contratos están en relación con los dos últimos párrafos del art. 9.4 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y con el art. 2.e) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que atribuyen en exclusiva a la jurisdicción contencioso-administrativa el conocimiento de las pretensiones que se deduzcan en relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y del personal a su servicio, cualquiera que sea la naturaleza de la actividad o el tipo de relación de que se derive, incluso cuando a la producción del daño hubieran concurrido sujetos privados, o estos o la Administración cuenten con un seguro de responsabilidad, en cuyo caso la aseguradora está también legitimada pasivamente ante dicho orden jurisdiccional.

Según los referidos artículos de la legislación de contratos, la responsabilidad del contratista ante los particulares es una responsabilidad directa. La Administración no responde por los daños causados por su contratista ni mancomunada, ni solidaria, ni subsidiariamente. Por esta razón, en los procedimientos de reclamación de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista y las aseguradoras de una y otro, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista, entonces éste será el obligado a resarcirlo. La entidad contratista y, en su caso, las aseguradoras ostentan por tanto la cualidad de interesadas según el art. 4.1.b) LPACAP. Así lo ha razonado este Consejo Consultivo en varios de sus Dictámenes, entre los que cabe citar el 554/2011, de 18 de octubre de 2011; 93/2013,

de 21 de marzo de 2013; 132/2013, de 18 de abril de 2013; y 91/2015, de 19 de marzo; 291/2015, de 29 de julio y 41/2017, de 8 de febrero. Por esta razón la Administración ha de llamar al procedimiento administrativo al contratista y, en su caso, a su aseguradora, lo que se ha llevado a efecto en el presente caso en relación con la concesionaria del servicio».

Así pues, tanto la legislación vigente en materia de contratación pública, como las pretéritas regulaciones relativas a la responsabilidad por daños causados en ejecución de un contrato administrativo, imponen 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 cuyo caso será ésta la responsable.

Por esta razón, en los procedimientos de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista, que ostenta la condición de interesado a tenor del art. 4.1.b) LPACAP, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista, entonces éste será el obligado a resarcirlo de acuerdo con la legislación reguladora de la contratación pública.

En definitiva, el procedimiento para las reclamaciones por daños causados por contratistas de la Administración es el regulado en la LPACAP cuando el perjudicado reclama a ésta el resarcimiento; y en ellos está legitimada pasivamente la empresa contratista, puesto que tiene la cualidad de interesada según el citado art. 4.1.b) LPACAP. De esta manera, resulta necesario que se le comunique la tramitación del procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial a los efectos de que pueda personarse en el mismo, proponer las pruebas y realizar las alegaciones que estime oportunas en defensa de sus derechos e intereses legítimos (v. Dictamen 362/2020, de 1 de octubre), tal como se ha realizado en el presente caso.

5. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1, párrafo segundo de la LPACAP. En este sentido, el evento dañoso se produce el día 2 de abril de 2020, habiéndose interpuesto el escrito de reclamación el día 30 de mayo de 2020. Circunstancia esta que no es puesta en entredicho por la Propuesta de Resolución.

6. Se ha sobrepasado el plazo máximo 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

En lo que se refiere a los antecedentes de hecho, en el escrito de reclamación formulado por el interesado se narran los siguientes:

« (...) / (...) Sobre las 11:40 horas del día 2 de abril de 2020 (...) circulaba a los mandos de su vehículo (...) con por la carretera TF-1 cuando a la altura del km 26.5, en el término municipal de Güímar, sufrió un accidente de tráfico al colisionar con una piedras de gran tamaño existentes en la carretera por desprendimientos que ocupaban la totalidad de la vía, con el consiguiente resultado de daños materiales y de lesiones en la persona de mi representado.

Momentos más tarde, se personó la Guardia Civil en el lugar del accidente, cuyos agentes actuantes pudieron comprobar la presencia de las piedras de grandes dimensiones en la vía y consideraron esta circunstancia como la causa del siniestro, destacando que no hubo colisión entre vehículos, puesto que la única causa del accidente fue la presencia de las piedras en la vía».

El interesado solicita una indemnización por importe total de 16.569,60 euros conforme al siguiente desglose:

- 16.298,10 euros, por los daños materiales ocasionados al vehículo, que resulta de la suma del valor venal por importe de 12.537 euros establecido en el informe pericial aportado como documento número cuatro, número de referencia 0126505971, de fecha 28 de abril de 2020, emitido por la entidad (...), incrementado en un 30% del valor de afección.

Dicho informe pericial contempla un valor de reparación del vehículo por importe de 14.090,70 euros.

- 271,50 euros, en concepto de lesiones (esguince cervical) a razón de los cinco días de perjuicio particular moderado por incapacidad temporal, según Informe pericial médico aportado como documento número ocho, emitido por el Dr. (...) con fecha 12 de mayo de 2020.

III

Los principales trámites del procedimiento de responsabilidad patrimonial son los siguientes:

1. El 30 de mayo de 2020 se interpone reclamación de responsabilidad patrimonial ante el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife por D.^a (...), en nombre y representación de (...), por los daños personales y patrimoniales que se alegan

derivados del accidente producido el día 2 de abril de 2020 en la TF-1, Autopista de Santa Cruz de Tenerife a Armeñime, cuando circulaba con el vehículo de su propiedad, matrícula (...), debido a la existencia de piedras en la calzada.

2. Con fecha 9 de noviembre de 2020 se notificó al interesado trámite de subsanación y mejora de la solicitud, reiterado en relación con determinada documentación en virtud de notificación efectuada el día 25 de enero de 2021. En contestación a los citados requerimientos, con fechas de entrada en el registro general de la Corporación Insular los días 17 de noviembre de 2020 y 28 de enero de 2021, se presentó diversa documentación.

3. Obra en el expediente la copia del informe estadístico Arena elaborado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, destacamento de La Laguna, en relación con el accidente por el que se reclama, código número 202038020000016, expediente policial número 345/20, y de la que se desprenden, entre otros, los siguientes datos:

- La fecha del accidente: 2 de abril de 2020. La hora del accidente: 11:40. La hora de aviso: 11:50. Y la hora de la intervención policial: 12:20 (página 1 de las diligencias).

- La localización del accidente: TF-1, punto kilométrico 26.5; municipio: Güímar; población: Güímar (página 1 de las diligencias).

- La descripción del vehículo: matrícula (...) (página 4 de las diligencias).

- Número de vehículos implicados: 2 (página 1 de las diligencias).

- Las circunstancias del accidente: choque contra obstáculo o elemento de la vía. Iluminación: luz del día natural, solar. Estado climatológico: despejado. Superficie: otra. Buena visibilidad. Sentido único, doble calzada. Trazado: recto y llano. Características del margen (el factor influye en el accidente): otros naturales. Circunstancias especiales de la vía: obstáculo en la calzada (páginas 2 y 3 de las diligencias).

- Circunstancias del vehículo: área más dañada delante (página 4 de las diligencias).

- Circunstancias del conductor: nombre: (...); presuntamente no existe infracción, no se aprecian factores que afectan a la atención, ni se aprecian errores (página 5 de las diligencias).

- La descripción del incidente dañoso (página 3 de las diligencias): *«Daños considerables en los dos vehículos debido a la existencia de piedras de gran tamaño que*

ocupan la totalidad de la vía por desprendimientos. Los vehículos no colisionan entre sí. Empresa de mantenimiento de carreteras limpia la vía».

4. Remitida la documentación obrante en el expediente administrativo de referencia a la entidad (...), por ser la adjudicataria del contrato de servicios de información, asesoramiento y mediación de seguros privados de la Administración Insular, se solicitó que se diera traslado de dicha documentación a la entidad (...), al existir una póliza de responsabilidad civil suscrita con el Cabildo Insular de Tenerife, requiriendo, asimismo, a dicha aseguradora la emisión de Informe médico-pericial respecto de las lesiones por las que se reclama.

Con fecha 3 de marzo de 2021 se remite por la entidad mediadora escrito, vía correo electrónico, en el que se hace constar que la aseguradora considera coherente el importe de 271,50 euros reclamado por las lesiones.

5. Remitida la documentación que obra en el expediente administrativo a la empresa encargada de la conservación y el mantenimiento viario, la UTE (...) y (...), se le concede un plazo de diez días hábiles para la personación en el procedimiento. Con fecha de entrada en el registro general de la Corporación Insular el día 11 de marzo de 2021, se presentó por parte de la empresa encargada de la conservación y el mantenimiento viario escrito de alegaciones, al cual se adjunta el parte de la incidencia referida al accidente por el que se reclama.

6. A los efectos de continuar con la tramitación del procedimiento administrativo, el Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje solicitó al Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje la emisión de los preceptivos informes técnicos, tanto en relación con la producción del hecho dañoso, como con la cuantía que, en concepto de indemnización, se solicita por el reclamante.

7. En relación con la conservación y mantenimiento viario, el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje emitió informe de fecha 15 de marzo de 2021, en el que se señala lo siguiente:

« (...) •La conservación y mantenimiento de la C.I.R. TF-1 en el tramo objeto de reclamación y en la fecha de autos se realiza a través del contrato de servicio para la EJECUCIÓN DE DIVERSAS OPERACIONES Y TRABAJOS DE CONSERVACIÓN ORDINARIA Y ASEGURAMIENTO DE LA VIALIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE: SECTOR SUR, siendo la empresa adjudicataria del mismo la entidad mercantil U.T.E. (...) ((...)).

•Así mismo, cabe mencionar que la empresa conservadora no tuvo constatación directa del citado accidente, pero según el registro de llamadas obrante en el Centro de Información de Carreteras (CIC) de esta Corporación, sobre la 12:14 horas se remite una llamada telefónica al Centro de Conservación del Sector SUR informando de la existencia de un vehículo con daños por desprendimientos en el p.k. 27+200, sentido sur. Una vez personados, tal y como se refleja en el parte de accidente generado, se tomaron datos y fotos tanto de las piedras como de los vehículos involucrados, procediendo a su vez a señalar y limpiar la calzada. Se adjunta parte de accidente.

(...)

En la imagen que se presenta a continuación se puede comprobar la ubicación del p.k. 27+200 de la carretera TF-1, sentido ascendente, lugar donde se produjeron los hechos acaecidos. Como se puede apreciar existe un talud de desmonte de altura variable, que atendiendo a sus características morfológicas, geológicas y geotécnicas, está catalogado como de riesgo medio-bajo, vista la posibilidad de alcanzar la carretera (La calzada se encuentra separada del pie del talud más de 5,0 m (arcén + berma), delimitando el exterior del arcén una barrera new jersey de hormigón de 80 cm de altura. No obstante, su mecanismo de rotura se caracteriza por la caída de bloques de fracturación baja y chineo.

(...)

•Cabe mencionar que el trazado en el que se producen los hechos discurre por un tramo recto con visibilidad suficiente. En este sentido, de acuerdo a lo establecido por la normativa técnica de aplicación (Instrucción de Carreteras 3.1.-IC Trazado), un conductor que circulara por dicho tramo a la velocidad máxima permitida de 120 km/h y en pendiente ascendente con una inclinación media del 2,0 %, requeriría, ante la presencia de un obstáculo u objeto inesperado en su trayectoria, disponer de una visibilidad de al menos 250 metros aproximadamente para poder detener su vehículo, como muestra el gráfico adjunto, distancia que existe en el tramo considerado.

•Asimismo, se desconoce la velocidad a la que circulaba el vehículo y si ésta se adaptaba, no sólo a la velocidad máxima regulada en dicho tramo (120 km/h según señalización vertical de código existente) sino a lo establecido en el artículo 45 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339, de 2 de marzo, que prescribe: "Todo 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 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 ellas, de manera que

siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”.

•Por otro lado, es importante hacer mención de que el día 14 de marzo se publica en el BOE el Real Decreto 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, situación que perdura en el momento del incidente dañoso que se reclama (02/04/2020) y que limitaba al máximo los desplazamientos.

(...)

•El tramo que se describe presenta una Intensidad Media Diaria de 38.938 vehículos diarios, de los cuales 3.843 son pesados, según la información proporcionada por la Unidad Técnica de Aforos (Registro del año 2020).

•Incidir en que la Carretera de Interés Regional TF-1 es recorrida de manera regular y periódica por el personal adscrito a la empresa conservadora 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.

•Así mismo, no hay que olvidar que la función y obligación del servicio de mantenimiento y conservación de carreteras es la de proporcionar los medios y las condiciones de seguridad adecuadas para la circulación, no que ésta resulte segura en todo caso o circunstancia, toda vez que ésta depende de otros factores como pueden ser la observancia y cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tráfico y seguridad vial y de la peligrosidad inherente que conlleva la actividad de circular por una carretera (estado del vehículo, condiciones físicas y psíquicas del conductor, condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación).

•Como último aspecto a tener en cuenta indicar que la procedencia de estas pequeñas piedras se debe al desprendimiento superficial del talud anexo, aparición que como ya se ha mencionado anteriormente sería fortuita y excedería lógicamente del normal funcionamiento de las labores de los equipos de vigilancia. Como queda acreditado en el cuadro resumen adjunto, el equipo de vigilancia recorrió dicho tramo en las horas previas al incidente dañoso hasta un total de 2 veces, sin observar ninguna anomalía o incidencia que guarde relación con el hecho reclamado.

•En el turno de noche del día 01/04/2020, turno que cubre la franja horaria entre las 22:00 horas del día 1/04 hasta las 06:00 horas del día 2/04, se realizó el barrido de la mediana con barredora entre los p.k. 17+500 al p.k. 30+000, sin que se detectara ningún desprendimiento en dicho tramo».

Se adjuntan a dicho informe tanto el Parte del Accidente, donde constan los dos vehículos implicados, entre los cuales figura el del reclamante, así como un reportaje fotográfico de los mismos, y el Parte de Vigilancia con los recorridos realizados los días 1 y 2 de abril de 2020.

8. Por lo que se refiere a la cuantía que en concepto de indemnización se reclama respecto a los daños materiales del vehículo, el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje emitió informe de fecha 20 de marzo de 2021, en el que se hace constar lo siguiente:

«1. La reparación reclamada, a la vista de la descripción del accidente y del informe pericial aportado de la reparación, podría considerarse ajustada a los daños manifestados como sufridos por el vehículo en el accidente que nos ocupa.

2. El importe de la reparación que se reclama, entendemos que se corresponde con precios normales de mercado.

3. El valor de afección del vehículo a fecha del accidente asciende a la cantidad de 12.958,40 €».

9. En virtud de oficio del Servicio Administrativo de Defensa Jurídica y Cooperación Jurídica Municipal, con fecha 8 de junio de 2021 tuvo entrada en el Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje el Decreto y documentación remitida por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número Tres de Santa Cruz de Tenerife como consecuencia de la interposición del Recurso Contencioso-Administrativo P.A. 78/2021, contra la desestimación presunta de la reclamación de responsabilidad patrimonial.

Consta un primer señalamiento de juicio para el día 16 de diciembre de 2021 a las 9:30, el cual fue suspendido y señalado nuevamente para el día 27 de octubre de 2022 a las 10:00. Asimismo consta el señalamiento de una prueba pericial para el día 16 de febrero de 2023.

10. Obra en el expediente la práctica del preceptivo trámite de audiencia tanto a la representación del interesado, a la compañía aseguradora de la Corporación Insular, (...), y a la empresa encargada de la conservación y mantenimiento viario, la UTE (...) y (...).

En el ámbito del referido trámite, se presentan alegaciones tanto por parte del reclamante, con fecha 29 de octubre de 2021, como de la entidad encargada de la conservación y mantenimiento viario.

11. La Propuesta de Resolución estima parcialmente la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada en nombre y representación de (...) en la cuantía total 13.229,90 euros, de los cuales 12.958,40 euros corresponden a los daños materiales del vehículo, y los restantes 271,50 euros al concepto de lesiones, requiriéndose a la entidad aseguradora (...), para que a la mayor brevedad haga efectivo el pago de la indemnización a favor de (...), mediante ingreso en la cuenta bancaria que le será indicada.

IV

1. La Propuesta de Resolución estima parcialmente la reclamación efectuada por el interesado, deduciéndose de su contenido, que el órgano instructor considera que ha quedado acreditada la existencia de plena relación de causalidad entre el funcionamiento deficiente del Servicio y el daño reclamado.

2. En relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas la jurisprudencia ha precisado (entre otras STS de 26 de marzo de 2012; STS de 13 de marzo de 2012; STS de 8 de febrero de 2012; STS de 23 de enero de 2012) que *«para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son necesarios los siguientes requisitos:*

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

- Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa inmediata y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir alterando el nexo causal.

- Ausencia de fuerza mayor.

- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño».

3. En el presente caso, la realidad del hecho lesivo ha resultado acreditada en virtud de la documentación incorporada al expediente, especialmente, por el atestado de la Guardia Civil que señala como causa del accidente la existencia de piedras en toda la calzada.

Asimismo, las lesiones han quedado acreditadas por la documentación médica y los informes médico-periciales aportados por el interesado.

En este sentido, consta acreditado que en el momento del accidente el interesado circulaba por el carril izquierdo, siendo el límite de velocidad de la vía de

120 km/h, sin que conste probado que dicha velocidad fuera superada por el conductor, encontrándose invadida toda la calzada por piedras de gran tamaño procedentes del talud anejo a la vía. Asimismo, consta en el expediente que hubo otro vehículo que también se vio involucrado en el accidente, el cual tampoco pudo esquivar las piedras, sin que, a la vista de ello, las medidas de seguridad existentes en la vía (B. new jersey de hormigón de 80 cm de altura) fueran suficientes para evitar que las piedras desprendidas del talud lindante con la autopista invadieran toda la calzada, y sin que resulte acreditado que la conducta del interesado interfiriera en el nexo causal, pues no se ha probado ni falta de atención, ni errores imputables al mismo. Por otra parte, el reclamante es enfermero, atendía un servicio público esencial y se disponía a acudir al centro de trabajo, por lo que no le afectaba la limitación de desplazamientos acordada por el RD 463/2020 durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Existe, por tanto, nexo causal entre el deficiente mantenimiento de los taludes de la autopista, cuyas medidas de seguridad han resultado insuficientes, y el accidente sufrido por el reclamante.

A este respecto, en casos como el que se analiza, este Consejo Consultivo ha manifestado en el Dictamen 151/2013, de 30 abril que:

«4. Además, en relación con el funcionamiento del Servicio, y conectado con lo anteriormente expuesto, cabe afirmar que el funcionamiento del mismo ha sido inadecuado, pues resulta insuficiente que se acuda a los distintos puntos de las carreteras cuando se produce un desprendimiento o que se revisen las mismas cuando hay alerta de temporal, puesto que ello sólo constituye una parte de las obligaciones y tareas precisas para garantizar la seguridad de los usuarios.

Asimismo, que se limpie la carretera sólo es parte de la prestación del servicio, siendo lo fundamental el saneamiento de los taludes y el proporcionar y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para evitar tales desprendimientos o por lo menos paliar sus efectos, ya que son los medios preventivos los más eficaces para que el servicio público se cumpla de forma adecuada».

Como ha reiterado este Consejo Consultivo -por todos el Dictamen 223/2022, de 7 de junio-:

«Este Consejo Consultivo ha venido señalando en multitud de Dictámenes (por todos, DCCC 169/2022, de 4 de mayo), que requisito indispensable 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 el sustrato fáctico sobre el que se fundamenta este nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general que contemplan 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 corresponde 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 aquella toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012)».

Esta doctrina resulta plenamente aplicable al presente asunto por las razones anteriormente expuestas y permite afirmar la existencia de una plena relación de causalidad entre el funcionamiento deficiente del servicio y el daño reclamado, especialmente al no apreciarse la concurrencia de concausas en la producción del siniestro, ya que el interesado actuó de forma diligente y no pudo evitar el accidente. En el presente caso, como ya se ha indicado, las pruebas presentadas por el reclamante sobre la producción de los hechos acreditan, por una parte, el hecho dañoso y el lugar exacto en que se produce; así como la falta de señalización del obstáculo o de peligro por desprendimientos y la existencia de piedras de considerable tamaño en la calzada, con medidas de seguridad insuficientes para evitar el desprendimiento de los taludes.

La Administración, en cambio, no ha acreditado la existencia de circunstancias de fuerza mayor, o relativas a la conducta del perjudicado que puedan enervar su responsabilidad.

4. En lo que se refiere a la indemnización del daño, es preciso señalar que es doctrina reiterada de este Consejo Consultivo (v.g. Dictamen 69/2021, de 18 de febrero, entre otros) en relación con la reparación integral del daño, en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, lo siguiente:

«Este Consejo Consultivo ha manifestado de forma reiterada y constante en multitud de Dictámenes (por todos, DDCC 150, 191, 410/2018 y 86/2020) que, en virtud del principio de reparación integral del daño que rige en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, los interesados deben ser indemnizados en toda la extensión del

daño realmente sufrido, teniendo en cuenta en este caso la referida concurrencia de concausa».

Al respecto se ha señalado en el DCC 410/2018, de 8 de octubre, que:

« (...) señala la sentencia de 6 de noviembre de 1998 (RJ 1998, 9019), “la aplicación del principio de la reparación integral implica que la misma comprende, dentro del ámbito de la responsabilidad patrimonial de la Administración, los daños alegados y probados por el perjudicado, lo que supone la inclusión de los intereses económicos valiables, partiendo de reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo (entre otras, las sentencias de 7 de octubre (RJ 1980, 3566) y 4 de diciembre de 1980, 14 de abril (RJ 1981, 1843) y 13 de octubre de 1981, 12 de mayo (RJ 1982, 3326) y 16 de julio de 1982, 16 de septiembre de 1983, 10 de junio (RJ 1985, 3566), 12 y 22 de noviembre de 1985)”», doctrina de aplicación al presente asunto», que igualmente es aplicable a este supuesto.”

Nos remitimos igualmente al DCC 381/2021 de 15 de julio, donde señalamos lo siguiente:

“Resulta congruente, por un lado, con los términos establecidos por nuestra doctrina, por ejemplo, en el Dictamen 86/2020, que a su vez invoca otros anteriores:

En el ya mencionado Dictamen 223/2019, cuyo objeto es de gran similitud al del presente asunto, se afirma que:

Sobre esta cuestión ya nos hemos pronunciado en anteriores Dictámenes (Dictámenes 662/2011, de 1 de diciembre y 102/2017, de 23 de marzo, y 463/2018, de 18 de octubre, entre otros), en los que hemos aplicado nuestra doctrina sobre la “restitutio in integrum”, recogida de la jurisprudencia. Así, en nuestro Dictamen 102/2017, reproduciendo también lo señalado en el Dictamen 662/2011, decíamos lo siguiente:

“Es correcta, pues, la Propuesta de Resolución en lo referente a la exigencia de responsabilidad y, además, plena en este supuesto por lo expuesto, sin embargo no es adecuada en lo concerniente a la valoración del daño y, por ende, a 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”, doctrina que también es de aplicación a este caso».

Y, asimismo, se acomoda el planteamiento que la reclamante intenta hacer valer a la doctrina refrendada recientemente por la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Concretamente, de la STS 420/2020, de 14 de julio. Sala de lo Civil, extractamos, aunque con algún pormenor dada su relevancia, algunos de sus pasajes, que resultan perfectamente atendibles:

«Procede, en consecuencia, resolver el recurso de casación interpuesto, analizando la cuestión debatida, que radica en determinar la forma procedente de resarcimiento de los daños materiales ocasionados a un vehículo automóvil, en accidente de circulación, cuando el coste de reparación excede manifiestamente del valor venal (o valor de venta en el mercado del vehículo siniestrado), e incluso, del valor de compra en el mercado de segunda mano de un vehículo de las mismas características. Cuestión controvertida que abordaremos en los apartados siguientes:

1.- Consideraciones generales sobre la indemnidad de la víctima como principio resarcitorio rector ante los daños injustamente sufridos.

La responsabilidad civil no se explica sin la existencia del daño. Puede concurrir una responsabilidad civil sin culpa, pero no es viable sin menoscabo, perjuicio o dolor ajeno. La causación del daño, cuando concurre un título de imputación jurídica, justifica la transferencia o endoso del perjuicio sufrido del patrimonio de la víctima al del causante, al que se le impone, por elementales exigencias de decencia en las relaciones humanas, la obligación de resarcirlo. La regulación normativa de la responsabilidad civil busca los presupuestos necesarios para la determinación del sujeto que ha de asumir tan elemental obligación.

El art. 1902 del CC (LEG 1889, 27) obliga a reparar el daño causado. La búsqueda de la indemnidad del perjudicado se convierte en pilar fundamental del sistema, que informa los artículos 1106 y 1902 del CC, y exige el restablecimiento del patrimonio del perjudicado al estado que tendría antes de producirse el evento dañoso (sentencias 260/1997, de 2 de abril (RJ 1997, 2727); 292/2010, de 6 de mayo (RJ 2010, 4810) y 712/2011, de 4 de octubre (RJ 2011, 6703)).

En definitiva, nuestro sistema de responsabilidad civil está orientado a la reparación del daño causado, bien in natura o mediante su equivalente económico (indemnización). Manifestación normativa de lo expuesto la encontramos en el art. 33 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (RCL 2004, 2310), cuando establece que el principio de reparación íntegra busca “asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos”.

En el sentido expuesto, se manifiesta la sentencia 247/2015, de 5 de mayo (RJ 2015, 1725), cuando declara que: “ (...) el resarcimiento tiene por finalidad volver el patrimonio afectado a la disposición en que se encontraría de no haber mediado el incumplimiento o acto ilícito, lo que se conoce como restitutio in integrum”.

2.- El resarcimiento del perjudicado no puede suponer para éste un beneficio injustificado. Existencia de límites al deber de reparar o indemnizar el daño

El daño ha de ser resarcido, pero también en su justa medida. No puede convertirse en beneficio injustificado para el perjudicado. De esta manera, para el contrato de seguro, lo proclama expresamente el art. 26 de su ley reguladora 50/1980, de 8 de octubre (RCL 1980, 2295), cuando norma que “el seguro no puede ser objeto de enriquecimiento injusto para el asegurado”.

A ese equitativo resarcimiento del daño se refiere la sentencia 208/2011, de 25 de marzo (RJ 2011, 3017), cuando señala que la “ (...) finalidad de la indemnización es la de reparar el daño causado y no la de enriquecer el perjudicado”. De igual forma, se expresa la sentencia 712/2011, de 4 de octubre (RJ 2011, 6703) , al reafirmar que los tribunales han de ponderar las circunstancias concurrentes para evitar que se produzca una indeseable situación de tal clase. O, en el mismo sentido, la sentencia 482/1981, de 15 de diciembre.

3.- El resarcimiento del daño habrá de ser racional y equitativo, no se puede imponer al causante una reparación desproporcionada o un sacrificio económico desorbitado que sobrepase la entidad real del daño.

En los principios de derecho europeo de la responsabilidad civil se establecen tales límites. Y así, en el art. 10:104, bajo el epígrafe “reparación en forma específica”, se señala que: “En lugar de la indemnización, el dañado puede reclamar la reparación en forma específica en la medida en que ésta sea posible y no excesivamente gravosa para la otra parte”.

Y, en el art. 10:203, concerniente a la “pérdida, destrucción y daño de cosas”, norma, en su apartado (1), que:

“Cuando una cosa se pierde, destruye o daña, la medida básica de la indemnización es su valor y, a estos efectos, es indiferente que la víctima quiera sustituir la cosa o repararla. No obstante, si la víctima la ha sustituido o reparado (o lo va a hacer) puede recuperar el mayor gasto si tal actuación resulta razonable”.

En los daños materiales, la reparación del objeto dañado es la forma ordinaria de resarcimiento del daño sufrido. Ahora bien, este derecho a la reparación in natura no es incondicional, sino que está sometido a los límites de que sea posible -naturalmente no es factible en todos los siniestros- y que no sea desproporcionado en atención a las circunstancias concurrentes. O dicho de otra manera, siempre que no se transfiera al patrimonio del causante una carga económica desorbitante. La forma de resarcimiento del daño pretendida ha de ser razonable y la razón no se concilia con peticiones exageradas, que superen los límites de un justo y adecuado resarcimiento garante de la indemnidad de la víctima.

En definitiva, el derecho del perjudicado a obtener la reparación del daño como cualquier otro no puede ser ejercitado de forma abusiva o antisocial (art. 7 del CC), sino que queda circunscrito a la justa compensación, encontrando sus límites en la proporcionada satisfacción del menoscabo sufrido al titular del bien o derecho dañado.

Incluso, la sentencia 79/1978, de 3 de marzo, que se viene citando como manifestación de un incondicionado derecho de opción del perjudicado para exigir la reparación in natura, utiliza como razonamiento la proximidad del precio del valor de reparación del vehículo siniestrado y el de sustitución de otro similar en el mercado, al señalar que " (...) como ocurre en este caso, ambos valores se aproximan sensiblemente, como se da por acreditado en el quinto considerando de la sentencia de primer grado"; es decir, que la precitada resolución no dejaba de contemplar ni, por lo tanto, descartaba que fueran objeto de ponderación y correlativo tratamiento específico los supuestos de antieconómicas reparaciones.

4.- Valoración de las circunstancias concurrentes en el supuesto de daños derivados de la circulación de vehículos de motor.

En el caso litigioso, nos hallamos ante un daño material causado en un automóvil propiedad del demandante, con las connotaciones específicas de los objetos de tal clase, que deben de ser ponderadas a la hora de resarcir el daño.

En efecto, los vehículos de motor son bienes perecederos, que se deterioran y agotan con su uso y, por lo tanto, se devalúan con el tiempo. Es manifestación normativa de lo expuesto que a efectos fiscales se publican precios medios de venta aplicables a los vehículos de motor, en atención a su marca y modelo, con sus correlativas tablas de depreciación por el transcurso del tiempo (anexo IV de la Orden HAC/1273/2019, de 16 de diciembre (RCL 2019, 1941)).

En consecuencia, es habitual que sus dueños se vean obligados a sustituirlos por otros, dándolos de baja o vendiéndolos a terceros, cuando todavía conservan un valor de uso susceptible de transmisión onerosa.

Otra circunstancia a ponderar es la existencia de un mercado, bien abastecido, de vehículos de ocasión, en el cual es posible la adquisición de un vehículo de similares características al que se venía disfrutando sin excesivas dificultades.

Por otra parte, el adquirente consumidor cuenta con la protección dispensada por la legislación tuitiva de consumidores y usuarios, que se extiende a los vehículos de segunda mano u ocasión (art. 123 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (RCL 2007, 2164y RCL 2008, 372)); o cuando la relación sea entre particulares o profesionales las previsiones del art. 1484 CC, relativas al saneamiento por vicios ocultos, o incluso la aplicación de la doctrina del aliud pro alio, en casos de inhabilidad del vehículo adquirido en sustitución del siniestrado.

Constituye elemental máxima de experiencia que la circulación de vehículos de motor es fuente generadora de indiscutibles riesgos sometidos a un sistema de aseguramiento obligatorio, siendo pues desgraciadamente habitual los siniestros viarios y la necesidad de asumir el resarcimiento tanto de los daños corporales como de los materiales causados, hallándose aquéllos, a diferencia de éstos, sometidos a un sistema tabular de preceptiva aplicación (art. 33.5 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, sobre el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad y seguro en la circulación de vehículos de motor, tras modificación por Ley 35/2015, de 22 de septiembre (RCL 2015, 1435)).

Cuando se trata de daños materiales, el natural resarcimiento del daño se obtiene generalmente por medio de la efectiva reparación de los desperfectos sufridos en un taller especializado, cuyo coste el perjudicado repercute en el autor del daño o en las compañías aseguradoras, que abordan directamente el coste de la reparación o lo resarcen a través de acuerdos entre ellas. Es cierto que la reparación puede implicar una cierta ventaja para el dueño del vehículo dañado, derivada de la sustitución de las piezas viejas deterioradas por el uso por otras nuevas en óptimas condiciones, pero tampoco el resarcimiento del perjudicado es susceptible de llevarse a efecto de forma matemática, por lo que dichos beneficios son tolerables y equitativos, como también no deja de ser cierto que el valor del vehículo se devalúa al sufrir el siniestro que lo deteriora. Esta concreta forma de resarcimiento se reconduce, sin más complicación, a la simple valoración del importe de la reparación llevada a efecto.

5.- Análisis específico de los supuestos en los que la reparación sea manifiestamente superior al valor de un vehículo similar.

No se cuestiona el derecho, que compete al dueño del vehículo, a abordar su reparación, postular que se lleve a efecto, o exigir, en su caso, la indemnización correspondiente. Cosa distinta es que pueda imponer unilateralmente la reparación o endosar el coste de la misma al causante del daño, prescindiendo del importe al que se eleve la mano de obra y las piezas de repuesto necesarias para ejecutar la reparación del vehículo en los supuestos de siniestro total.

En efecto, la problemática se suscita, cuando siendo la reparación viable, así como sería y real la intención del dueño de llevarla a efecto, o incluso se haya abordado y sufragado su precio, se pretenda repercutir el importe de la misma al causante del daño, a pesar de ser el coste de aquélla manifiestamente desproporcionado con respecto al valor del vehículo al tiempo del siniestro.

Tal cuestión no es novedosa, pues se suscita habitualmente ante los tribunales de justicia, existiendo criterios resolutorios, no siempre coincidentes, en las sentencias dictadas por nuestras Audiencias Provinciales, lo que justifica el interés casacional, como fundamento del recurso de casación interpuesto. Ya esta misma Sala 1.^a, en sentencia de Pleno 338/2017, de 30 de mayo (RJ 2017, 2491), intentó abordar dicha problemática, si bien insubsanables defectos procesales de formalización del recurso de casación impidieron fijar doctrina jurisprudencial al respecto.

Sobre tal cuestión, amén de la precitada sentencia 79/1978, de 3 de marzo, se pronunció, de forma indirecta y sin constituir específico motivo de casación, la sentencia 347/1996, de 24 de abril (RJ 1996, 3020), tratándose de un caso de error judicial, en el cual se consideró lógica y razonable, a tales y exclusivos efectos, la decisión del órgano unipersonal de la Audiencia Provincial, que avaló la negativa de la entidad recurrente a sufragar la reparación del vehículo siniestrado, en los supuestos en que el valor de dicha reparación fuera muy superior al venal, en cuyo caso será este último importe el procedente para fijar la correspondiente indemnización, incrementándolo en la cantidad necesaria para cubrir los gastos de adquisición de otro vehículo de similares características y el posible valor de afección si lo hubiere.

En la sentencia 48/2013, de 11 de febrero (RJ 2013, 2007), no se cuestionaba el criterio de la Audiencia de cuantificar los daños del vehículo conforme al valor venal, más el incremento necesario en concepto de valor de afección; sino que se pretendía que dicho valor se incrementase del 20% al 50%, lo que fue desestimado, dado que "las diferencias están amparadas en supuestos concretos que han sido debidamente ponderados en las dos sentencias de instancia".

Pues bien, desde esta perspectiva, hemos de señalar que no existe un incondicionado ius electionis (derecho de elección) del dueño del vehículo siniestrado para repercutir contra el causante del daño el importe de la reparación, optando por esta fórmula de resarcimiento, cuando su coste sea desproporcionado y exija al causante del daño un sacrificio desmedido o un esfuerzo no razonable.

En consecuencia, cuando nos encontremos ante una situación de tal clase, que se produce en los supuestos en los que el importe de la reparación resulte muy superior con respecto al valor de un vehículo de similares características, no es contrario a derecho que el resarcimiento del perjudicado se lleve a efecto mediante la fijación de una indemnización

equivalente al precio del vehículo siniestrado, más un cantidad porcentual, que se ha denominado de recargo, de suplemento por riesgo o confianza, y que, en nuestra práctica judicial, se ha generalizado con la expresión de precio o valor de afección, que comprenderá el importe de los gastos administrativos, dificultades de encontrar un vehículo similar en el mercado, incertidumbre sobre su funcionamiento, entre otras circunstancias susceptibles de ser ponderadas, que deberán ser apreciadas por los órganos de instancia en su específica función valorativa del daño».

En este caso, parece razonable el valor venal señalado por los Servicios Técnicos de Carreteras y Paisaje del Cabildo, valorado en 9.968 euros, a lo que habría que añadir un valor de afección del 30%, tal como se fundamenta en la Propuesta de Resolución, por lo que la indemnización procedente debe ascender a la cantidad de 12.958,4 euros.

En todo caso, la cuantía de la indemnización deberá actualizarse a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad con arreglo al Índice de Garantía de la Competitividad, fijado por el Instituto Nacional de Estadística, y de los intereses que procedan por demora en el pago de la indemnización fijada, los cuales se exigirán con arreglo a lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, de conformidad con lo establecido en el art. 34.3 LRJSP.

5. Finalmente se ha de señalar que la Propuesta de Resolución en su parte dispositiva (apartado segundo) determina requerir a la entidad aseguradora para que a la mayor brevedad haga efectivo el pago de la indemnización a favor del interesado, en la cuantía estimada mediante ingreso en la cuenta bancaria que le será indicada. Esto es, viene a acordar que la cantidad indemnizatoria reconocida al reclamante deberá ser satisfecha por la compañía aseguradora municipal.

Sobre esta cuestión, se ha de señalar que la Administración ha de abonar íntegramente la cuantía indemnizatoria y no procede que, en la Propuesta de Resolución, ni en la Resolución que pone fin al procedimiento de responsabilidad patrimonial, se disponga que el pago lo haga su compañía aseguradora.

Al respecto este Consejo Consultivo ha señalado repetidamente (por todos, Dictámenes 104/2019, de 26 de marzo, y 438/2020, de 29 de octubre) que *«En todo caso, según ha razonado reiteradamente este Consejo en asuntos donde se produce la misma circunstancia, se observa que, tramitado el procedimiento de responsabilidad y aun cuando la Administración hubiese concertado contrato de seguro con una empresa del ramo para cubrir los gastos que por este concepto tuviere, no hubiera cabido, y menos aún en la PR que lo concluye, acordar que la aseguradora abone la indemnización propuesta al interesado, en el caso de que la PR hubiera sido estimatoria.*

La relación de servicio existente entre Administración y usuarios es directa (sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de contratos de las administraciones públicas sobre servicios públicos prestados mediante contratista o concesionario), en relación con aquellos servicios, debiendo responder aquélla ante los usuarios por daños que se les causen por el funcionamiento de sus servicios públicos o sus actuaciones asimiladas, sin intervención al efecto de un tercero que no forma parte de esa relación, y que lo hace exclusivamente con la Administración a los fines antedichos. En este sentido, tan solo emitido el dictamen sobre la PR y resuelto el procedimiento con la concesión de indemnización, no antes, existe gasto municipal con esta base y cabría exigir la ejecución de la correspondiente póliza a la aseguradora por el Ayuntamiento, procediéndose en los términos del contrato formalizado y entre las partes del mismo».

Esta doctrina resulta plenamente aplicable en este caso y, en consecuencia, la Propuesta de Resolución, en este punto concreto, no se considera ajustada a Derecho.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se estima parcialmente la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por el interesado, se considera conforme a Derecho, sin perjuicio de la observación efectuada en el Fundamento IV.6 del presente Dictamen.