

D I C T A M E N 2 9 / 2 0 2 4

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 18 de enero de 2024.

Dictamen solicitado por la Excm. Sra. Presidenta del Cabildo de Fuerteventura en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en calidad de representante de (...) y de (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 584/2023 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. Se solicita dictamen de este Consejo Consultivo por oficio de la Presidencia del Cabildo de Fuerteventura de 4 de diciembre de 2023, con entrada en esta Institución el día 5 de diciembre de 2023, sobre la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de Fuerteventura, por los daños que se alegan producidos por el servicio público de carreteras, de su competencia administrativa.

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), habida cuenta que la cantidad reclamada por la interesada asciende a 8.933 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 del Cabildo, según lo establecido en los arts. 11.1.D.e) y 12.3 LCCC, en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

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 (LRJSP), así como la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo. Asimismo, es aplicable el art. 6.2.c) de 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. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva.

4.1. En este sentido, se ha de indicar que los reclamantes ostentan la condición de interesados, en cuanto titulares de un interés legítimo [art. 32.1 LRJSP y art. 4.1.a) LPACAP], puesto que sufrieron daños patrimoniales, derivados del hecho lesivo por el que se reclama.

Sin embargo, sobre ello procede realizar las siguientes precisiones. En primer lugar, la entidad (...) ostenta legitimación activa, pues es la compañía aseguradora con la que (...) suscribió el correspondiente contrato de seguro del vehículo de su propiedad, que sufrió el accidente por el que se reclama, y dicha compañía indemnizó en la cantidad de 8.733 euros a la propietaria del vehículo por los daños padecidos, de tal manera que dicha legitimación se deriva de lo dispuesto en el art. 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

En segundo lugar, (...) ostenta legitimación activa ya que debió satisfacer 200 euros en concepto de franquicia a su compañía aseguradora.

Asimismo, las perjudicadas actúan en el presente procedimiento administrativo mediante representante debidamente acreditada (art. 5.1 y 3 LPACAP).

4.2. Por otro lado, se cumple el requisito de la legitimación pasiva de la Corporación insular, pues el daño por el que se reclama se produce en una vía de competencia insular.

5. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1, párrafo segundo LPACAP. En este sentido, el evento dañoso se produjo el día 3 de febrero de 2022 y el escrito de reclamación se presentó el 1 de febrero de 2023, por lo que se entiende que la reclamación ha sido interpuesta en plazo.

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

La reclamación de responsabilidad patrimonial se fundamenta en los siguientes hechos, según el propio escrito de reclamación:

«PRIMERO.- En primer lugar debemos indicar que (...) era la entidad aseguradora del vehículo (...) con placas de matrícula (...) en la fecha de ocurrencia del siniestro objeto de la presente reclamación previa, en virtud de la póliza a todo riesgo con franquicia suscrita con la tomadora y propietaria del mismo, (...), con n.º de contrato 5837067. Se adjunta copia de la póliza como NÚMERO DOS DE DOCUMENTOS, dejando señalados a efectos de acreditar tales manifestaciones los archivos de la Jefatura Provincial de Tráfico, así como los del FIVA dependientes del Consorcio de Compensación de Seguros.

SEGUNDO.- Los hechos que dan lugar a la presente demanda se producen cuando en horas de la tarde del día 03/02/2022 el conductor del vehículo (...) , (...) realiza maniobra de marcha atrás en el margen derecho de la vía FV-20, a la altura de los almacenes (...), cuando realizando dicha maniobra se ve sorprendido por el vuelco de su vehículo al caer este en un hoyo carente de toda señalización.

A efectos de acreditar dichos extremos, se comisionó a los agentes de la Policía Local de Puerto del Rosario, acudiendo al lugar los funcionarios de Policía con nº 11485 y 33417, que elaboraron expediente que quedó archivado en dichas dependencias con nº 67/22-T, y que se aporta como NÚMERO TRES DE DOCUMENTOS, en el mismo se recogen los hechos referidos en el presente escrito, así como los datos del conductor en el momento del siniestro y de la titular del vehículo. Se dejan señalados los archivos de la mencionada Jefatura de la Policía Local, así como del Ayuntamiento de Puerto del Rosario a todos los efectos probatorios.

TERCERO.- Los daños ocasionados al vehículo marca (...) , como consecuencia del vuelco sufrido en el margen derecho de la vía FV-20 al caer en un hoyo sin señalización, fueron de tal entidad que determinaron que el vehículo fuera declarado siniestro total. A efectos de acreditar la pérdida total del vehículo, se toma en cuenta el informe de valoración que establece como precio de reparación DIEZ MIL SEISCIENTOS SETENTA EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS (10.670,41.-€), el cual se aporta a la presente como DOCUMENTO NÚMERO CUATRO. Asimismo, se aporta como DOCUMENTO NÚMERO CINCO informe de valoración en el que se establece el valor venal del vehículo en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro que asciende a SIETE MIL QUINIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS (7.575.-€) (Valor de compra del comerciante), y el valor de mercado de un vehículo en

similares condiciones por valor de NUEVE MIL CIENTO OCHENTA Y TRES EUROS (9.183.-€) (Valor de venta del comerciante). Finalmente se aporta como DOCUMENTO NÚMERO SEIS, certificado de la empresa (...) por el valor de restos del vehículo que se fijan en 50.-€. Se dejan señalados los archivos de las entidades emisoras de los documentos anteriormente referidos a los efectos probatorios oportunos.

CUARTO.- Por parte de (...) como aseguradora del vehículo (...), y en virtud de sus obligaciones contractuales, se procedió a abonar a la titular del vehículo, (...), el importe de OCHO MIL SETECIENTOS TREINTA Y TRES EUROS (8.733.-€), en concepto de parte de daños materiales sufridos por el vehículo (...) a consecuencia del siniestro descrito en reclamación. A efectos de acreditar el pago realizado, así como la motivación del mismo, se aporta como DOCUMENTO NÚMERO SIETE de la presente reclamación, la carta/oferta motivada remitida a (...), en cuyo contenido se desglosa los cálculos realizados hasta la obtención del importe abonado que asciende a 8733.-€. Según el contenido de dicho documento la cantidad se obtiene de deducir a los 9.183.-€ de valor de mercado de un vehículo de similares características al siniestrado, el importe de 250; de los cuales, los primeros 200.-€ son los correspondientes a la franquicia que debe asumir la propietaria del vehículo según póliza, y los 50.-€ restantes, los correspondientes al valor de los restos del vehículo que quedan en poder de la propietaria. Se adjunta como DOCUMENTO NÚMERO OCHO el justificante de transferencia bancaria realizada por (...) a favor de (...) por el importe de 8.733,11.-€.

Asimismo, por (...), propietaria del vehículo (...) y tomadora de la póliza a todo riesgo con franquicia, se ha tenido que soportar la pérdida de 200.-€, que le han sido deducidos del valor de mercado de su vehículo que fue objeto de indemnización por la (...), motivo por el cual son objeto de reclamación a la presente administración. Se dejan señalados los archivos de dichas entidades a los efectos probatorios oportunos.

Que una vez se hubo abonado por (...) Sociedad de Seguros a Prima Fija y (...), el importe del valor de mercado de su vehículo (...) deduciendo los 200.-€ de franquicia soportados por la propietaria, y entendiendo que del relato obrante en atestado/parte de Incidencias de la Policía Local de Puerto del Rosario respecto a los hechos, no resulta responsable nuestro asegurado, es por lo que se plantea reclamación administrativa previa contra el titular de la vía FV-20, la cual se entiende es responsable directa de los daños sufridos por el vehículo (...), todo ello al existir en dicho tramo un hoyo carente de toda señalización, y sin adoptar las medidas de seguridad necesarias para evitar daños a terceros».

III

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

- Con fecha 1 de febrero de 2023 se interpone reclamación de responsabilidad patrimonial ante el Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura por la representante de las afectadas.

- Con fecha 23 de marzo de 2023 se insta a los interesados a subsanar su reclamación, lo que se le notifica el 28 de marzo de 2023, viniendo aquéllos a aportar lo requerido el 5 de abril de 2023. No obstante, no se presenta permiso de circulación del vehículo alegando que « (...) Con respecto a la solicitud de Permiso de circulación del vehículo (...), entendemos que a efectos de acreditar la titularidad del mismo por (...), no podemos aportarlo porque al ser declarado el vehículo pérdida total, el mismo ya no obra en poder de(...), entendemos que al igual que en procedimiento judicial, el atestado obrante en el expediente es documento suficiente para acreditar la titularidad del mismo, al verificar los agentes los datos en el momento de ocurrencia de los hechos. (...) ».

- Mediante Decreto n.º 2302/2023, de 29 de abril, se admite a trámite la reclamación, se nombra instructor y secretario del procedimiento y se solicita preceptivo informe técnico al Servicio de Gestión de Bienes. De ello recibe notificación la parte reclamante el 3 de mayo de 2023. Asimismo, se notifica a la aseguradora municipal, a quien se le remite el expediente teniéndola como parte del procedimiento.

- Con fecha 4 de mayo de 2023 se presenta por los reclamantes escrito en el que se aporta determinada documental y se solicita la práctica de prueba testifical.

- Con fecha 4 de octubre de 2023 se emite el preceptivo informe técnico del Servicio, en el que se señala:

« (...) TERCERO: Que no existen imágenes del siniestro aportadas, ni por los reclamantes, ni por la Policía Local del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, donde se pueda apreciar el hoyo existente, su localización y dimensiones, así como del vehículo una vez siniestrado.

CUARTO: Que existe atestado de la Policía local de Puerto del Rosario nº 67/22-T de fecha 03.02.2022 a las 21.00h, se adjunta el mismo:

(...)

QUINTO: Que tanto de la descripción de los hechos como del croquis de la Policía Local se desprende que el vehículo se encontraba fuera de la calzada, en el margen de la vía, y que, por tanto, por motivos que se desconocen en el expediente, había atravesado la línea continua de borde de calzada, cuestión esta que está prohibida en el Reglamento General de

Circulación a excepción de que se produzca por una emergencia. Además, no se explica el motivo de dar marcha atrás en una zona que se encuentra totalmente despejada.

SEXTO: Que no existe parte de incidencia por parte de los vigilantes del Servicio de Carreteras de la existencia de ningún hoyo en la zona.

Respecto a lo anterior decir que hemos realizado visita a la zona en octubre de 2023 y no hemos visto ningún hoyo, al contrario la zona se encuentra despejada y sin resaltos evidentes. Tampoco existe en los archivos de este servicio de Carreteras parte de trabajo para tapar ningún tipo de hoyo en esa zona.

Se aprecia en la visita realizada la existencia de un tubo de desagüe de la carretera el cual ha sido prolongado fuera de la zona de dominio público, existiendo más de 5 m desde el borde de asfalto hasta el tubo quedando por tanto una zona de despeje de unos 4 m totalmente diáfana, por lo que según la normativa y la velocidad de la vía en esa zona (50Km/h), no estamos obligados a balizarlo con bionda, en cuyo caso tampoco hubiese evitado el accidente pues el balizamiento de las obras de drenaje lo que evita es que un vehículo que circula por la calzada y se salga por cualquier motivo caiga en la obra de drenaje. En este caso si se sale en la zona de la obra de drenaje en el sentido de la marcha tiene una franja de unos 4 m para estacionar por emergencia, siendo su responsabilidad las maniobras de marcha atrás en una zona no destinada a la circulación.

En conclusión, de todo lo anteriormente expuesto se informa que:

1. Que este Cabildo Insular de Fuerteventura tiene asumidas las funciones, como titular de la vía, en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras insulares de la que forma parte la carretera FV-20.

2. Que no existe parte de incidencia del retén de carreteras donde se indique la existencia de dicho hoyo, ni su localización ni dimensiones.

3. Que no existen imágenes ni del hoyo ni del vehículo siniestrado en la documentación aportada.

4. Que no se indica el motivo por el cual el vehículo había atravesado la línea continua y se disponía a realizar maniobra de marcha atrás en una zona totalmente despejada en el sentido de la marcha (se adjunta imagen).

(...)

Por todo lo anterior se concluye que:

No existe vínculo entre el accidente acaecido y el estado de la vía, por lo que desde este Servicio de Carreteras entendemos que no somos responsables de un hecho del cual no existen ni imágenes ni motivos por los cuales el vehículo atraviesa línea continua y se dispone a realizar maniobra de marcha atrás en una zona totalmente despejada en el sentido de la marcha.

Además, el conductor se encontraba en una zona no destinada a la circulación de vehículos, donde pueden existir desniveles, taludes, elementos de señalización u otros y donde entendemos que si un conductor accede es por su propia voluntad y donde debe hacerse responsable de cualquier incidencia que pueda ocurrir en una zona no destinada a la circulación».

- Tal informe es remitido a la aseguradora municipal el 5 de octubre de 2023, presentando ésta informe en el que señala:

«A la vista de la información facilitada y dando por cierto los hechos reclamados, entendemos que no habría nexo causal dado que el atestado de la Guardia Civil hace constar los datos del vehículo y se limita hacer constar lo indicado por el conductor.

Por el informe de carreteras remitido, el vehículo afectado se encontraba fuera de la calzada habiendo atravesado la línea continua del borde de la calzada, hecho que está prohibido. No existe parte de incidencia del retén de carreteras donde se indique la existencia de dicho hoyo, ni su localización ni dimensiones. Que no existen imágenes ni del hoyo ni del vehículo siniestrado en la documentación aportada. Que no se indica el motivo por el cual el vehículo había atravesado la línea continua y se disponía a realizar maniobra de marcha atrás en una zona totalmente despejada en el sentido de la marcha.

El Reglamento General de Circulación, en el artículo 3º recoge que: “Se deberá conducir con la debida diligencia y precaución para evitar todo daño, propio o ajeno (...)”. Así como el artículo 45 indica que: “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 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 ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse».

- Con fecha 8 de noviembre de 2023 se confiere trámite de audiencia a los reclamantes, que son notificados el 13 de noviembre de 2023, presentando escrito de alegaciones el 23 de noviembre de 2023.

- Sin que conste su fecha, se formula Propuesta de Resolución desestimatoria de la reclamación interpuesta, que es remitida a este Consejo para la emisión del preceptivo dictamen.

2. No se ha incurrido en irregularidades procedimentales que obsten la emisión de un dictamen de fondo pues, si bien no se ha abierto trámite probatorio, no se ha causado indefensión al reclamante, pues se tienen por ciertos los hechos alegados en

la reclamación (art. 77 LPACAP), si bien, se concluye que no existe nexo de causalidad entre los daños sufridos y el funcionamiento de la Administración, siendo imputable a la falta de diligencia del conductor del vehículo.

Así es que, en la propia Propuesta de Resolución, y respecto de la práctica de las pruebas solicitadas, consistente en la documental aportada y la testifical del conductor y de la Policía actuante, se señala:

«Se rechaza la práctica de la prueba testifical solicitada por considerarse innecesaria, de conformidad con el artículo 9 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Dicha testifical lo que vendría a corroborar mediante la ratificación de los agentes de la policía local del atestado, es que el vuelco del coche se produjo ese día y la existencia de un hoyo en el suelo.

La testifical del conductor lo único nuevo que podría demostrar, es que dicha salida de la calzada la realizó por emergencia, pero dicha emergencia sólo le eximiría de la sanción que supondría la infracción al Reglamento de Circulación en un lugar que no se puede, y siempre a riesgo y bajo la responsabilidad de quien la realiza por el estado en que se encuentre el lugar, pero no del Servicio de Carreteras, ya que se encuentra fuera de ellas y del ámbito de sus competencias.

Hechos sobre los que esta Administración no duda, pero no demuestran que exista relación de causalidad de esos hechos con la responsabilidad del Servicio de Carreteras del Cabildo de Fuerteventura, tal como se recoge en el informe de Carreteras».

IV

1. La Propuesta de Resolución, como se ha indicado, desestima la reclamación de los interesados, argumentando al efecto:

«De lo actuado no ha quedado acreditado que los daños, su individualización y antijuridicidad y particularmente la relación de causalidad exigida por el artículo 67.2 de la Ley 39/2015, sean considerados consecuencia del mal funcionamiento del Servicio de Carreteras del Cabildo de Fuerteventura.

No se pone en duda que los daños se hayan producido debido a un vuelco sufrido al margen de la carretera FV-20, pero no queda acreditado que eso suponga un mal funcionamiento del Servicio de Carreteras por falta de mantenimiento de la vía y por tanto tenga derecho a una indemnización por parte de esta Administración, así se recoge en el informe técnico de carreteras cuando dice:

“ (...) No existe vínculo entre el accidente acaecido y el estado de la vía, por lo que desde este Servicio de Carreteras entendemos que no somos responsables de un hecho del

cual no existen ni imágenes ni motivos por los cuales el vehículo atraviesa línea continua y se dispone a realizar maniobra de marcha atrás en una zona totalmente despejada en el sentido de la marcha. Además, el conductor se encontraba en una zona no destinada a la circulación de vehículos, donde pueden existir desniveles, taludes, elementos de señalización u otros y donde entendemos que si un conductor accede es por su propia voluntad y donde debe hacerse responsable de cualquier incidencia que pueda ocurrir en una zona no destinada a la circulación (...)”.

No queda acreditada la relación de causalidad entre el vuelco y el estado en que se encontraba el lugar en el que se produjo el mismo, sino sólo la existencia de los dos hechos, sin demostrarse la posible existencia de una relación entre ellos, y por consiguiente que tenga derecho a una indemnización por parte de esta Administración.

Si tal como se recoge en el Informe de Carreteras, un conductor sale de la vía infringiendo las normas de circulación y además se encontraba en una zona no destinada a la circulación de vehículos, donde pueden existir desniveles, taludes, elementos de señalización u otros y donde entendemos que cualquier incidencia o accidente que pueda ocurrir en una zona no destinada a la circulación, es bajo su responsabilidad».

2. Sentado lo anterior, se ha de indicar que el art. 32 LRJSP exige, en efecto, 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.

En este sentido se pronuncian las SSTS 378/1997, de 28 de abril, 587/2002, de 6 de junio, 194/2006, de 2 de marzo y 1100/2006, de 31 de octubre (RJ 2006\8882).

Además, la jurisprudencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo sigue el mismo criterio, así ya en su Sentencia de 5 de junio de 1.998 que se pronunciaba sobre la desestimación por el Tribunal a quo de una reclamación de indemnización de daños personales a consecuencia de una caída en una infraestructura pública, se señaló que *«la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a estas en aseguradores universales de*

todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario, como pretende el recurrente, se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro Ordenamiento jurídico». Y ello porque, como se había considerado anteriormente «aun cuando la responsabilidad de la Administración ha sido calificada por la jurisprudencia de esta Sala como un supuesto de responsabilidad objetiva, no lo es menos que ello no convierte a la Administración en un responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse por el simple uso de instalaciones públicas, sino que, como antes señalamos, es necesario que esos daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de aquélla» (STS de 13 de noviembre de 1997).

3. 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 corresponde la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone.

Sobre la Administración recae entonces 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).

4. Trasladada la anterior doctrina al caso que nos ocupa resulta que, en el presente supuesto, no ha resultado acreditada la relación de causalidad entre el daño sufrido por las interesadas y el funcionamiento del servicio público, toda vez que del propio Atestado de la Policía Local aportado por la parte reclamante como prueba documental, se concluye que es causa del accidente, al parecer de la fuerza actuante:

«Cuando estaba realizando la maniobra de marcha atrás se produjo el vuelco al no ver el conductor el hoyo que había».

Por su parte, el informe del Servicio de Carreteras ha señalado:

«QUINTO: Que tanto de la descripción de los hechos como del croquis de la Policía Local se desprende que el vehículo se encontraba fuera de la calzada, en el margen de la vía, y que, por tanto, por motivos que se desconocen en el expediente, había atravesado la línea continua de borde de calzada, cuestión esta que está prohibida en el Reglamento General de Circulación a excepción de que se produzca por una emergencia. Además, no se explica el motivo de dar marcha atrás en una zona que se encuentra totalmente despejada.

SEXTO: Que no existe parte de incidencia por parte de los vigilantes del Servicio de Carreteras de la existencia de ningún hoyo en la zona.

Respecto a lo anterior decir que hemos realizado visita a la zona en octubre de 2023 y no hemos visto ningún hoyo, al contrario la zona se encuentra despejada y sin resaltos evidentes. Tampoco existe en los archivos de este servicio de Carreteras parte de trabajo para tapar ningún tipo de hoyo en esa zona.

Se aprecia en la visita realizada la existencia de un tubo de desagüe de la carretera el cual ha sido prolongado fuera de la zona de dominio público, existiendo más de 5 m desde el borde de asfalto hasta el tubo quedando por tanto una zona de despeje de unos 4 m totalmente diáfana, por lo que según la normativa y la velocidad de la vía en esa zona (50Km/h), no estamos obligados a balizarlo con bionda, en cuyo caso tampoco hubiese evitado el accidente pues el balizamiento de las obras de drenaje lo que evita es que un vehículo que circula por la calzada y se salga por cualquier motivo caiga en la obra de drenaje. En este caso si se sale en la zona de la obra de drenaje en el sentido de la marcha tiene una franja de unos 4 m para estacionar por emergencia, siendo su responsabilidad las maniobras de marcha atrás en una zona no destinada a la circulación».

A la vista de este informe, los reclamantes en sus alegaciones pretenden justificar que, si bien la visita de inspección se realizó más de un año después del accidente, lo cierto es que el informe del Servicio reconoce la existencia de una tubería de drenaje en el margen de la vía, y la posible atribución del hoyo existente en el momento del siniestro a las obras que se pudieran estar llevando a cabo, o a la existencia de la propia tubería no balizada. Lo cual, según ellos, acreditaría la responsabilidad patrimonial del Cabildo respecto a los daños reclamados.

Sin embargo, el informe del Servicio señala que existen más de 5 metros desde el borde de asfalto hasta el tubo, por lo que queda una zona de despeje de unos 4 metros totalmente diáfana, por lo que, este dato unido al hecho de que la velocidad de la vía en esa zona está limitada a 50Km/h, exime de obligación de balizarlo con bionda. Además, a ello se añade que, en tal caso, *«tampoco hubiese evitado el accidente pues el balizamiento de las obras de drenaje lo que evita es que un vehículo que circula por la calzada y se salga por cualquier motivo caiga en la obra de drenaje. En este*

caso si se sale en la zona de la obra de drenaje en el sentido de la marcha tiene una franja de unos 4 m para estacionar por emergencia, siendo su responsabilidad las maniobras de marcha atrás en una zona no destinada a la circulación».

En este sentido, el art. 32 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:

«1. Se prohíbe circular marcha atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

2. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas».

Asimismo, el art. 81 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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece:

«1. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía (artículo 31.2 del texto articulado).

2. El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha hacia atrás deberá advertir su propósito en la forma prevista en el artículo 109.

3. Igualmente, deberá efectuar la maniobra con la máxima precaución y detendrá el vehículo con toda rapidez si oyera avisos indicadores o se apercibiera de la proximidad de otro vehículo o de una persona o animal, o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuera preciso».

De los datos obrantes en el expediente se puede concluir que en el presente caso el conductor del vehículo siniestrado no observó la debida diligencia al efectuar la maniobra de marcha atrás pues, tal y como rezan los preceptos transcritos, dicha maniobra se debe efectuar con la máxima precaución, apeándose incluso del vehículo el conductor si fuera necesario para cerciorarse de que puede efectuarla sin peligro.

Lo que, evidentemente, no acaeció en el presente caso, toda vez que de haber adoptado el conductor una conducta diligente, comprobando el estado del arcén en el que iba a realizar la maniobra de marcha atrás, hubiera advertido la existencia del hoyo en el que finalmente volcó el vehículo.

Todo ello lleva a concluir que en el caso que nos ocupa, los daños por los que se reclama son imputables a la falta de diligencia del propio conductor al realizar la maniobra de marcha atrás, invadiendo zona no destinada a la circulación de vehículos, sin que exista relación de causalidad entre aquellos daños y el funcionamiento del Servicio de carreteras, por lo que se considera conforme a Derecho la Propuesta de Resolución al desestimar la reclamación interpuesta.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada, se considera conforme a Derecho.