



Sr. Amilivia González, Presidente

Sr. Sobrini Lacruz, Consejero
Sr. Ramos Antón, Consejero y
Ponente

Sra. García Fonseca, Secretaria

La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 9 de octubre de 2015, ha examinado el *procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. xxx1 y Dña. xxx2*, y a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 16 de septiembre de 2015 tuvo entrada en este Consejo Consultivo la solicitud de dictamen preceptivo sobre el *procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. xxx1 y Dña. xxx2, debido a los daños sufridos por su hijo D. vvvv en un accidente por el mal estado de la calzada.*

Examinada la solicitud y admitida a trámite con fecha 17 de septiembre de 2015, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 391/2015, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, tal como dispone el artículo 52 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Castilla y León, aprobado por la Resolución de 5 de febrero de 2014, de la Mesa de las Cortes de Castilla y León. Turnado por el Sr. Presidente del Consejo, correspondió su ponencia al Consejero Sr. Ramos Antón.

Primero.- El 2 de diciembre de 2013 D. xxx1 y Dña. xxx2 presentan una reclamación de responsabilidad patrimonial ante la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, debido al fallecimiento de su hijo D. vvvv, de 21 años de edad, a consecuencia del accidente sufrido por el mal estado de la calzada.

En su escrito exponen que "El día 08 de diciembre de 2012, siendo, aproximadamente, las 04:50 horas, el hijo común de ambos suscribientes (...), y una joven acompañante, (...), sufrieron un fatal accidente cuando se encontraban circulando con el vehículo propiedad del primero, (...), por la carretera cc631 (xxxx1-xxxx2), sentido xxxx1, a la altura del punto kilométrico 19,100, término municipal de xxxx3.

»El accidente tuvo lugar cuando el vehículo, al tomar una curva hacia la derecha, pronunciada, en plano descendente y con visibilidad reducida debido a las condiciones del terreno y ausencia de iluminación artificial, derrapó saliéndose de la calzada por el margen derecho de la misma, chocando con el lateral izquierdo, directamente contra la bionda de protección de dicho lado, que se introdujo lateralmente en su interior pasando por la ventanilla del conductor quedando el automóvil anclado a la misma, con desplazamiento de los dos ocupantes a los sillones trasero, falleciendo ambos como consecuencia del desmesurado impacto que les produjo la citada barrera protectora. (...).

»(...), la propia configuración de la bionda, rematada en forma puntiaguda, fue la que propició que se introdujera de lleno en el coche a modo de cuchilla cortante, acabando de manera fulminante con la vida de ambos jóvenes".

Solicitan una indemnización total de 134.081,75 euros de los cuales 1.260,00 euros se corresponden con el valor del vehículo y 132.821,75 con los daños personales que se concretan en el fallecimiento del hijo de los reclamantes.

Adjunta a su escrito copias del Libro de Familia, del atestado levantado por la Guardia Civil del Subsector de xxxx2, Destacamento de xxxx1, del informe de valoración del vehículo y fotografías de la bionda contra la que colisionó el automóvil.

Segundo.- Mediante Resolución de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de 16 de abril de 2014 se admite a trámite la reclamación presentada y se nombra instructora del procedimiento, lo que se notifica a los interesados.

Tercero.- El 9 de mayo la instructora del procedimiento acuerda la apertura del período probatorio y solicita diversa documentación, que es aportada por los interesados el 28 de mayo.

Cuarto.- Consta en el expediente informe del Jefe de la Sección de Conservación y Explotación de 23 de mayo en el que indica que en el tramo donde ocurrió el accidente la velocidad está limitada a 50 Kilómetros por hora y que la bionda se colocó de acuerdo con la normativa vigente en el momento. Finalmente hace referencia al informe técnico elaborado por la Guardia Civil de Tráfico en el que se señala como hipótesis del accidente el circular a velocidad inadecuada para las características de la vía.

Quinto.- Asimismo obra en el expediente informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de 17 de diciembre de 2014 en el que se llega a las siguientes conclusiones: "1.- El accidente se produjo en una divergencia de salida en la que estaba colocada una barrera metálica que presentaba una pieza curva. Entre ambas calzadas se encontraba un cartel de señalización y un desnivel mayor de 3 m de profundidad. La curva de salida del vehículo accidentado presenta una velocidad específica de 59,4 km/h, siendo la máxima señalizada, y por tanto permitida, de 50 Km /h.

»2.- En el presente informe se toma como referencia la Orden Circular 321/95 T y P 'Recomendaciones sobre los sistemas de contención de vehículos' coincidente en los criterios de aplicación respecto del análisis efectuado en el lugar del accidente con la Orden Circular 28/2009 'Sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas', (...).

»3.- Para las características propias (...) del lugar del accidente, la citada Orden no justifica la implantación de barreras de seguridad. También indica que de colocarse en los bordes interiores de las narices de salida, se evitará unir mediante piezas curvas.

»4.- No se puede garantizar que las consecuencias del accidente hubieran sido otras menos graves de estar colocadas las barreras de otro modo, o de menor entidad si no hubiesen sido colocadas".

Sexto.- Concedido trámite de audiencia a los interesados, éstos presentan alegaciones en las que se ratifican en lo expuesto en su reclamación inicial.

Séptimo - El 19 de mayo de 2015 se formula propuesta de resolución estimatoria parcial de la reclamación planteada, al entender que hay concurrencia de culpas y se reconoce a los interesados una indemnización de 54.903,17 euros.

Octavo.- El 28 de agosto de 2015 la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, tras realizar una serie de precisiones, informa dicha propuesta favorablemente.

En tal estado de tramitación, se dispuso la remisión del expediente al Consejo Consultivo de Castilla y León para que emitiera dictamen.

II CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1ª.- El Consejo Consultivo de Castilla y León dictamina en el presente expediente con carácter preceptivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.i),1º de la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León, correspondiendo a la Sección Primera emitir el dictamen según lo establecido en el apartado tercero, 1.g) del Acuerdo de 6 de marzo de 2014, del Pleno del Consejo, por el que se determina la composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido con arreglo a lo previsto en los artículos 139 a 144 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, desarrollados por el Reglamento de los procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

No obstante, cabe poner de manifiesto el excesivo tiempo transcurrido desde que se presenta la reclamación (2 de diciembre de 2013) hasta que se formula la propuesta de orden (19 de mayo de 2015). Esta circunstancia

necesariamente ha de considerarse como una vulneración por parte de la Administración del artículo 12.b) del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, que consagra el derecho de los ciudadanos a la resolución de los asuntos que les conciernan en un plazo razonable; e igualmente como una infracción de los principios y criterios que han de regir su actuación, recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, como los de eficacia, celeridad, eficiencia y servicio a los ciudadanos, entre otros, sin olvidar el incremento que ha de conllevar necesariamente la cantidad que, como indemnización por responsabilidad patrimonial de la Administración, se vaya a conceder, en su caso, mediante la oportuna resolución.

3ª.- Concurren en la parte reclamante los requisitos de capacidad y legitimación exigidos por la referida Ley 30/1992, de 26 de noviembre. La competencia para resolver la presente reclamación corresponde a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente en virtud de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, en el artículo 82.2 de la Ley 3/2001 de 3 de julio de Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, en el artículo 15 del Decreto 12/2012, de 29 de marzo, por el que se desconcentran competencias del titular de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente en los titulares de sus Órganos Directivos Centrales y en los de las Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León, en el Decreto 2/2015, de 7 de julio, del Presidente de la Junta de Castilla y León, de Reestructuración de Consejerías y en el Decreto 43/2015, de 23 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.

La reclamación ha sido interpuesta en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

4ª.- El artículo 106.2 de la Constitución establece que "Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos".

La referencia constitucional a la ley debe entenderse hecha a los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, a la que además se remite el artículo 82.1 de la Ley 3/2001, de 3 de julio.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la reiterada doctrina del Consejo de Estado así como la de este Consejo Consultivo, la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

a) La existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas.

b) El carácter antijurídico del daño, en el sentido de que la persona que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportarlo, de acuerdo con la ley.

c) La imputabilidad a la Administración de la actividad dañosa, es decir, la integración del agente en el marco de la organización administrativa a la que pertenece o la titularidad pública del servicio o actividad, en cuyo ámbito se produce el daño.

d) La relación de causa a efecto entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, nexo causal que implica la necesidad de que el daño sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público o actividad administrativa en relación directa e inmediata.

e) Ausencia de fuerza mayor.

f) Que no haya transcurrido un año desde el momento en que se produjo el hecho causante.

5ª.- Comprobadas la realidad y certeza de los daños sufridos y la regularidad formal de la petición, ha de analizarse si el daño fue o no consecuencia del funcionamiento normal o anormal del servicio público, requisito indispensable para el nacimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Los interesados manifiestan que el fallecimiento de su hijo se produjo al colisionar el vehículo con una barrera de seguridad que no debía estar colocada en el lugar del siniestro y cuya configuración no era la adecuada, pues hacía forma de lanza.

La determinación de la relación de causalidad exige comprobar si, a la vista de los datos resultantes del expediente, la actuación del hijo de los reclamantes se adecuó a las normas que regulan la utilización de los vehículos a motor en las vías públicas, así como si la Administración, por su parte, cumplió con las normas que, en relación con la conservación y señalización de la vía, le resultan exigibles, de forma que el nexo causal se produjera, directa e inmediatamente, entre el funcionamiento del servicio y el daño producido.

En concreto, el artículo 57 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto articulado aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece que "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los Agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa".

Asimismo la citada Ley sobre Tráfico impone a los conductores de vehículos -usuarios del servicio público- unos deberes, tales como conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio y ajeno (artículo 9.2); estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos (artículo 11.1), respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además, las características y el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas (artículo 19.1).

En cuanto a la existencia de la relación de causalidad entre los daños sufridos por la reclamante y la prestación del servicio público, es necesario probar que tales daños traen causa directa e inmediata de su funcionamiento normal o anormal. Este extremo corresponde acreditarlo a la parte interesada, de acuerdo con los viejos aforismos *necessitas probandi incumbit ei qui agit* y *onus probandi incumbit actori*, el principio general sobre la carga de la prueba contenido en el artículo 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, y lo que, más específicamente para el régimen de la responsabilidad objetiva de la Administración, dispone el artículo 6.1 del Reglamento de los procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad

patrimonial. La Administración, por su parte, deberá probar los hechos que, en su caso, desvirtúen los alegados por la parte contraria.

En el atestado de la Guardia Civil se establece como hipótesis del accidente la velocidad inadecuada en el tramo de carretera donde aconteció el siniestro. El límite de velocidad es de 50 kilómetros por hora y se comprobó que el vehículo circulaba a 59,4 kilómetros por hora.

Sin embargo, en el informe emitido por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se pone de manifiesto que en el tramo donde ocurrió el accidente no era necesaria la colocación de barreras de seguridad ya que, de acuerdo con el apartado 3.2.1 de la Orden 321/95 T y P -que fija los criterios de implantación de barreras de seguridad en márgenes de carretera-, la presencia de un cartel de señalización, un terraplén con un desnivel superior a 3 metros de profundidad y una velocidad de proyecto inferior a 80 kilómetros por hora (escenario en el que se produjo el accidente) no justifican la implantación de una barrera de seguridad.

Por ello, aunque la velocidad hubiera podido influir en el accidente, la causa determinante de su gravedad es la existencia de una barrera de seguridad en un lugar donde no era necesaria.

La jurisprudencia ha señalado que en estos supuestos, en los que interviene un tercero o existe falta de diligencia por la persona afectada, se está ante un concurso de causas, dotada cada una de ellas de una determinada potencialidad dañosa, que justifica, en principio, el reparto en la proporción correspondiente de la deuda en que se traduce el deber de resarcimiento. En todo caso se considera que ni la conducta de la víctima, ni la de una tercera persona son capaces por sí solas de eliminar en su totalidad la influencia que en la producción del daño final haya podido tener la actuación de la Administración.

Y se hace esta matización porque en las fotos incorporadas al expediente se pone de manifiesto que existía una barrera de seguridad con piezas curvas en las narices de salida (lo cual debe evitarse según el apartado 4.1.7.3 de la Orden 321/95 T y P: "Se evitará unir en la nariz las barreras de seguridad correspondientes a los bordes interiores a las plataformas divergentes en ella, mediante piezas curvas, o abatir sus extremos frontales de forma convergente

en un punto”) en un lugar donde no era necesaria su presencia, por lo que la Administración no debería haber procedido a su colocación.

Partiendo de este presupuesto, este Consejo Consultivo considera que los términos de la reclamación son suficientes para considerar que los interesados atribuyen la responsabilidad de la Administración a un inadecuado ejercicio de la competencia que le corresponde de garantizar la seguridad de los vehículos y sus ocupantes cuando transitan por las vías públicas.

Se dan, pues, los requisitos para apreciar un supuesto de concurrencia de culpas, pues en el accidente también influyó la velocidad del vehículo, aunque lo determinante, en atención al desenlace final producido, fue la existencia de una barrera de seguridad en un lugar inadecuado, ya que, de no haber existido, el automóvil podía haber seguido deslizándose por todo el terreno que estaba situado detrás de dicha barrera.

Al respecto ha de tenerse presente que, según la doctrina consolidada, la propia actuación de la víctima debe ser valorada para moderar y atemperar equitativamente la responsabilidad administrativa (entre otras, Sentencias del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1989, 14 de septiembre de 1989 y 29 de mayo de 1991).

A mayor abundamiento cabe señalar la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, de 30 mayo de 2012, que se pronuncia en los siguientes términos: “En definitiva, la existencia de las biondas en el margen de la carretera hizo que se agravaran las lesiones padecidas por el recurrente, aun cuando la caída se produjera por una conducción negligente solo a él imputable. De no haber existido esos postes de sujeción el cuerpo habría continuado deslizándose por el arcén, o habría impactado contra ellos sin seccionarle dos extremidades, como sucedió. Por el contrario, al estar instalados esos concretos postes, el impacto del piloto accidentado contra ellos produjo la doble amputación citada, como confirman las huellas del accidente. Al no extraer las consecuencias previstas por el ordenamiento para esa relación de causalidad la sentencia de instancia incurrió en infracción del art. 139.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre que declara la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas por los daños causados como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los

servicios públicos, por lo que procede estimar el recurso y anular la sentencia recurrida.

»La anulación de la sentencia impugnada exige, de conformidad con el art. 95.2.d) LJCA, resolver ahora el litigio en los términos en que quedó planteado en la instancia. Como se ha explicado ya, la existencia de nexo causal no puede ser negada. En las sentencias antes citadas de 1 de diciembre de 2009, 13 de abril de 2011 y hemos rechazado ya que la intención de sustituir las biondas por otro tipo de vallas y el escalonamiento en el tiempo de esa operación excluya la responsabilidad patrimonial de la Administración.

»Ahora bien, no cabe olvidar que ninguna lesión se habría producido si no hubiera habido un accidente; accidente que, según quedó probado en la instancia, fue básicamente debido a la velocidad inadecuada con que circulaba el recurrente. Ello quiere decir que en el presente caso hay una concurrencia culpas del recurrente y la Administración, lo que debe ser tenido en consideración a la hora de fijar la cuantía de la indemnización. Al igual que ocurrió en los casos resueltos por las sentencias de 1 de diciembre de 2009 y 13 de abril de 2011 la defensa de la Administración no realiza una controversia seria respecto a la forma de cuantificar la indemnización en la demanda, empleando los criterios y valores establecidos en el Anexo de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Circulación de Vehículos de Motor, por lo que debe mantenerse el criterio empleado en esta última de fijar la indemnización en un 50 por ciento de la cantidad reclamada, esto es, en 243.682,84 euros, más los intereses de demora”.

Ponderado todo lo expuesto, en el presente caso este Consejo Consultivo considera que debe responder la Administración, pero que la indemnización ha de minorarse en un 20%, dada la concurrencia de culpa del hijo de los reclamantes al superar el límite de velocidad exigido en el tramo de la vía donde ocurrió el siniestro (el límite de velocidad era de 50 kilómetros por hora y se comprobó que el vehículo circulaba a 59,4 kilómetros por hora.).

6ª.- Para cuantificar la indemnización que corresponde a los interesados pueden aplicarse los baremos contenidos en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y su actualización para el año

2014 aprobada por Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

En concreto, al tratarse de un fallecimiento se aplica la tabla I, "Indemnizaciones básicas por muerte (incluidos los daños morales)" y dentro de ella el Grupo IV, al ser una víctima sin cónyuge ni hijos y con ascendientes menores de 65 años con los que convivía, de lo que resulta que a los padres les corresponden 105.448,93 euros y al hermano menor de edad en convivencia con la víctima 19.172,54 euros.

A la cantidad resultante de la suma de los montantes anteriores hay que añadir el 10% del factor de corrección conforme a lo que dispone la tabla II "Factores de corrección para las indemnizaciones básicas por muerte", al estar la víctima en edad laboral, además de tener ingresos inferiores a 28.758,81 euros netos anuales, por lo que la cantidad resultante asciende a 137.083,617 euros.

A la citada cuantía se añaden los daños materiales del vehículo que ascienden a 1.260,00 euros, lo que supone una indemnización total de 138.343,61.

Teniendo en cuenta que se ha apreciado una concurrencia de culpas, de dicha cantidad ha de detrarse un 20%, porcentaje que se ha ponderado de responsabilidad de la víctima en la producción del daño, por lo que la Administración debe indemnizar con la cantidad de 110.674,88 euros.

Todo ello sin perjuicio de su actualización a la fecha en que se ponga fin al procedimiento, de conformidad con lo previsto en el artículo 141.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

III CONCLUSIONES

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo de Castilla y León informa:

Procede dictar resolución estimatoria parcial, por importe de 110.674,88 euros, en el procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada D. xxx1 y Dña. xxx2, debido a los daños sufridos por su hijo D. vvvv en un accidente por el mal estado de la calzada.

No obstante, V.E. resolverá lo que estime más acertado.