



Sr. S. de Vega, Presidente

Sr. Ramos Antón, Consejero

Sra. Ares González, Consejera y
ponente

Sr. Herrera Campo, Consejero

Sr. Píriz Urueña, Secretario

La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 18 de noviembre de 2021, ha examinado el *procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de Dña. yyy1 y otros*, y, a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN 464/2021

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 19 de octubre de 2020 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. yyy2, en nombre y representación de Dña. yyy1, Dña. yyy3, D. yyy4, Dña. yyy5, Dña. yyy6, D. yyy7, Dña. yyy8, Dña. yyy9, D. yyy10 y Dña. yyy11, por el fallecimiento de D. yyy12, como consecuencia de un accidente ocurrido por el mal estado de la calzada.

Examinada la solicitud y admitida a trámite el 21 de octubre de 2021, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 464/2021, 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 a la Consejera Sra. Ares González.



Primero.- El 2 de agosto de 2019 D. yyy2, actuando en nombre y representación de Dña. yyy1, Dña. yyy3, D. yyy4, Dña. yyy5, Dña. yyy6, D. yyy7, Dña. yyy8, Dña. yyy9, D. yyy10 y Dña. yyy11a, presenta reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Administración autonómica, por el fallecimiento de D. yyy12, como consecuencia del accidente ocurrido el día 2 de diciembre de 2018, en la carretera cc-615, p.k. 15,862 (de xxx1 (N-ccc) a xxx2 (límite provincia xxx3), al salirse de la vía la motocicleta con la que circulaba y chocar contra valla de protección.

Considera como causa del accidente el deficiente estado de conservación y señalización de la carretera.

Acompaña copia del atestado de la Guardia Civil.

Previo requerimiento de subsanación, en escrito de 12 de septiembre de 2019 fija el importe de la indemnización en una "cantidad mínima de 417.394,08 por todos los conceptos".

Posteriormente, presenta la documentación acreditativa de la legitimación de los interesados.

Segundo.- Admitida a trámite la reclamación el 22 de septiembre de 2020 y nombrada instructora del procedimiento, se incorpora al expediente:

- Acuerdo de apertura de periodo probatorio, de 4 de febrero de 2020, en el que se requiere a los interesados para que aporten una serie de documentos y se requiere a D. yyy13, en calidad de testigo presencial de los hechos, para que se ratifique en la declaración que realizó ante los agentes de la Guardia Civil actuante en el momento de los hechos.

- Documentación presentada por los interesados el 12 de febrero de 2021: copia del seguro vigente de la motocicleta, copia del permiso de circulación, ficha técnica de la motocicleta, copia del presupuesto de la reparación, copia de la factura y declaración jurada. Asimismo, se comunica que no se acompañaba copia de ningún documento relativo a la ITV de la motocicleta porque "en el momento del accidente la motocicleta tenía cumplidos solamente 2 años (fecha de matriculación 27/09/16), y solo es obligatorio la presentación de la misma ante la inspección técnica de vehículos a partir de los 4 años".



- Escrito de ratificación del testigo D. yyy13, presentado el 19 de febrero de 2021.

- Requerimiento al Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil solicitando documentación e informe.

- Copia de las diligencias previas del Procedimiento Abreviado 518/2018, instruidas a causa del accidente ante el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 3 de xxx4, con resultado de sobreseimiento provisional.

- Auto dictado por la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos, en el P.O. 9/2020, mediante el que acordó declarar la inadmisibilidad del recurso por incompetencia territorial de ese órgano judicial, declarándose en ese caso la competencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Valladolid (PO 500/2020).

- Informe del Servicio Territorial de Fomento de xxx4 de 7 de abril de 2021.

- Informe de la UTE xxx4 (qqq1-qqq2) de 27 de abril de 2021, adjudicataria del contrato de conservación de carreteras de titularidad autonómica de la provincia de xxx4.

Tercero.- Concedido trámite de audiencia a los interesados el 26 de mayo, la UTE xxx4 (qqq1-qqq2) presenta alegaciones el 10 de junio.

Cuarto.- El 17 de septiembre de 2021 se formula propuesta de orden desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial.

Quinto.- El 30 de septiembre de 2021 la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente emite informe sobre la propuesta de orden.

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 Consultivo de Castilla y León, por el que se determina la composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido con arreglo a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante LPAC), con las especialidades que se recogen en relación con los procedimientos de responsabilidad patrimonial.

No obstante, debe reprocharse el excesivo tiempo transcurrido desde que se presenta la reclamación (2 de agosto de 2019) hasta que se formula la propuesta de orden (17 de septiembre de 2021). Esta circunstancia constituye 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 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), como los de eficacia, celeridad, eficiencia y servicio a los ciudadanos, entre otros.

A este respecto, debe tenerse presente que los titulares de las unidades administrativas y el personal al servicio de las Administraciones Públicas que tuviesen a su cargo la resolución o el despacho de los asuntos serán responsables directos de su tramitación y adoptarán las medidas oportunas para remover los obstáculos que impidan, dificulten o retrasen el ejercicio pleno de los derechos de los interesados o el respeto a sus intereses legítimos, disponiendo lo necesario para evitar y eliminar toda anormalidad en la tramitación de procedimientos; y que los términos y plazos establecidos en esta u otras leyes obligan a las autoridades y personal al servicio de las Administraciones Públicas competentes



para la tramitación de los asuntos, así como a los interesados en los mismos. Ello en virtud de lo dispuesto en los artículos 20.1 y 29 de la LPAC.

En los términos apuntados en los antecedentes de hecho, y como reconoce el informe de los Servicios Jurídicos de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, conviene recordar que se ha interpuesto un recurso contencioso administrativo contra la resolución producida por silencio administrativo, desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial, por lo que resulta obligado advertir que, en el caso de que en dicho proceso recaiga sentencia con carácter previo a la resolución del procedimiento, no procedería dictar resolución alguna en vía administrativa, sino dar cumplimiento en sus propios términos al fallo de la sentencia.

3ª.- En el presente caso, no concurre en todos los reclamantes el requisito de legitimación exigido por la LPAC.

La reclamación se ha interpuesto por D. yyy2, actuando en nombre y representación de Dña. yyy1, Dña. yyy3, D. yyy4, Dña. yyy5, Dña. yyy6, D. yyy7, Dña. yyy8, Dña. yyy9, D. yyy10 y Dña. yyy11, por el fallecimiento de D. yyy12.

Tal y como resulta del expediente administrativo, concretamente de los libros de familia aportados, el parentesco de los interesados con el fallecido es el siguiente:

- D. yyy7 y Dña. yyy8, progenitores.
- Dña. yyy9, D. yyy10 y Dña. yyy11, hermanos.
- Dña. yyy1, esposa.
- Dña. yyy3 y Dña. yyy5, hijas.
- Dña. yyy6, nieta e hija menor de su hija Dña. yyy5 y D. yyy4, nieto e hijo menor de su hija Dña. yyy3.

Pues bien, Dña. yyy6 y D. yyy4 no ostentan la condición de interesados, al no considerarles perjudicados el artículo 65.2 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor,



aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, en relación con el artículo 4 de la LPAC. Dicho precepto establece que “los nietos tienen la consideración de perjudicados en caso de premoriencia del progenitor que fuera hijo del abuelo fallecido y perciben una cantidad fija con independencia de su edad”. Por tanto, no concurren los requisitos para considerar a los nietos del fallecido como perjudicados, ya que no se trata de un supuesto de premoriencia del progenitor que fuera hijo del abuelo fallecido.

Por ello, la reclamación debe inadmitirse, por falta de legitimación activa, en lo relativo a la solicitud presentada por Dña. yyy6 y D. yyy4.

4ª.- La competencia para resolver el presente expediente corresponde al Consejero de Fomento y Medio Ambiente, de acuerdo con el artículo 82.2 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, y el Decreto 12/2012, de 29 de marzo, por el que se desconcentran competencias en el 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 (norma esta aplicable de acuerdo con el apartado 1 de la disposición transitoria del Decreto 30/2021, de 4 de noviembre, por el que se desconcentran competencias en el 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).

La reclamación se ha interpuesto en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.1, párrafo primero, de la LPAC.

5ª.- 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 efectuada a los artículos 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, a la que además se remite, de forma genérica, el artículo 81 de la Ley 3/2001, de 3 de julio.



Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la 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.

6ª.- En cuanto al fondo del asunto, es necesario determinar si la causa del accidente que causó el fallecimiento fue "el deficiente estado de conservación y señalización de la carretera", como señalan los interesados.

En primer lugar, queda perfectamente acreditado con la documentación obrante en el expediente que el accidente ocurrió en una carretera de titularidad autonómica, tal y como se recoge en el atestado de la Guardia Civil, en el que se señala que "el accidente ocurrió en el p.k. 15,862 de la carretera cc-615 (de xxx1 (N-ccc) a xxx2 (límite provincial xxx3)".

Sin embargo, no basta con que el accidente ocurriera en una carretera autonómica para determinar la responsabilidad de la Administración de la



Comunidad. Es preciso además acreditar la existencia de relación de causalidad entre el accidente y el funcionamiento normal o anormal del servicio público.

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (TRLTCVMSV), establece en su artículo 57.1 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". En sentido similar, la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, especifica en su artículo 19 que "La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso (...)".

Como ha reiterado el Consejo de Estado y este Consejo Consultivo, "la Administración tiene el deber de mantener las carreteras abiertas a la circulación pública en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilicen quede normalmente garantizada. Este deber de la Administración establece el nexo causal entre la actuación u omisión administrativa y las consecuencias dañosas de los eventos puramente fortuitos que signifique quiebra de tales condiciones mínimas de seguridad que aquella está obligada a garantizar".

Por otra parte, para la existencia de relación de causalidad entre los daños reclamados 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 patrimonial de la Administración dispone el artículo 67.2 de la LPAC. La Administración, por su parte, deberá probar los hechos que, en su caso, desvirtúen los alegados por la parte contraria.

Este Consejo Consultivo considera que para determinar la relación de causalidad es preciso examinar, con carácter previo, el relato de los hechos y posteriormente las condiciones de la vía y la señalización existente.



A) En cuanto al relato secuencial del siniestro vial:

El informe técnico complementario de la Guardia Civil de 5 de febrero de 2019 analiza las acciones realizadas, tanto por el conductor fallecido como por el testigo ocular de los hechos.

Como relato secuencial del siniestro vial, en el apartado 6.6 del expresado informe se indica que "en base a los datos obrantes en el atestado se puede realizar el siguiente relato secuencial gráfico mostrando cómo se produjo el siniestro: caída en calzada por parte del vehículo motocicleta, marca BMW, modelo r1200, cuyo conductor salió despedido hacia margen derecho, chocando contra valla de protección metálica.

»El vehículo motocicleta circula siendo conducido por D. yyy12, por el carril derecho, sentido xxx3, pasado el P.K. 15 de la carretera cc-615.

»Continúa su trayecto por el carril derecho de esta vía de doble carril en calzada única, cuando pierde tracción en la parte posterior (según manifestación testigo), cayendo su vehículo en calzada, y saliendo despedido su conductor D. yyy12 hacia el margen derecho, chocando contra valla de protección metálica la cual 'no posee protección para motoristas'.

»La motocicleta continúa desplazándose por el carril derecho de circulación, en sentido ascendente (...).

»D. yyy12 se desplaza en posición decúbito supino, (...) por el arcén del margen derecho chocando su cuerpo contra la valla metálica de protección (...).

»Al ser proyectado D. yyy12 contra el bastidor que sostiene la valla de protección y el jalón de nieve (en el bastidor en su parte inferior existe abrazadera con cierre mediante tornillo y tuerca, para la sujeción del mástil jalón de nieve), su cuerpo choca contra el mismo, siendo al parecer las piernas las primeras articulaciones en tener contacto con dicho obstáculo de la vía, decelerando y rotando hasta acabar en su posición final.

»Mientras tanto, paralelamente en el tiempo, la motocicleta se encuentra arrastrándose por el carril derecho de circulación, sentido inspección



ocular, hasta perder por completo la energía cinética y acabar en su posición final”.

B) En cuanto a las condiciones de la vía:

En primer lugar, el expresado informe de la Guardia Civil, en su apartado 4.2, determina, en relación con la carretera en donde ocurrió el accidente, “que se trata de una carretera convencional de doble sentido de circulación y con arcén practicable. Su trazado es de tramo recto de curva orientada a la izquierda, con un firme flexible con pavimento del tipo aglomerado asfáltico y estado de conservación bueno, (...) presenta buen aspecto, los áridos son bastante angulosos y el ligante bituminoso conserva sus cualidades de cohesión y adhesividad. La vía estaba húmeda en el momento de comparecencia de la fuerza instructora y su superficie limpia. Por último, destacar que la carretera disponía de barrera lateral de seguridad (valla de protección metálica simple sin protección para motoristas).

En el apartado 7.3 del citado informe se señala que “en el momento de la comparecencia de la fuerza instructora, la calzada se encontraba húmeda, disminuyendo la adherencia de los neumáticos del vehículo en estudio”.

En este mismo sentido, el informe del Servicio Territorial de Fomento de 7 de abril de 2021 señala que “el estado del firme era correcto y también sus elementos funcionales, esto es, la barrera metálica de protección”.

Por lo que se refiere a la presencia de mucha sal en la carretera en el momento de los hechos, tal y como manifestó el testigo, tal circunstancia no consta en el atestado ni tampoco en el informe complementario de la Guardia Civil. Únicamente se recoge que la calzada se encontraba húmeda, disminuyendo la adherencia de los neumáticos del vehículo.

En el informe del Servicio Territorial de Fomento y en los partes de vialidad invernal que se adjuntaron se señala que “el día del suceso, no salió ningún camión quitanieves a esparcir sal, por lo que se presupone que no habría exceso de sal. Los fundentes en la carretera no se señalizan en ningún caso (no existen señales específicas para ello)”.



Por su parte, la empresa encargada del mantenimiento de la carretera, la UTE xxx4 (qqq1-qqq2), manifiesta en su escrito de alegaciones que "el atestado recoge que la superficie de la calzada estaba limpia y sin obstáculos, por lo tanto, no es cierto que hubiera sal acumulada. Se puede observar en las fotografías obrantes en atestado que la calzada está totalmente limpia. Y es que es lo cierto que no podía haber sal acumulada porque los tratamientos preventivos para el hielo que aplica la UTE consisten en la extensión de fundentes, cloruro sódico, no en vertido de sal en estado sólido, y, además, no se había aplicado ningún tratamiento ni en el día 1 ni el día 2 de diciembre porque no había riesgo de heladas. La actuación de la UTE fue absolutamente correcta, aplicó en la carretera los tratamientos preventivos para el hielo en las jornadas que fue necesario porque por las temperaturas que se registraban era previsible la formación de placas de hielo, y no los aplicó en las que tal formación estaba descartada, siendo lo cierto que no había placas de hielo en la calzada cuando sucedió el accidente, ni tampoco sal acumulada".

C) En cuanto a la señalización existente:

La señalización existente en el momento del accidente era la correcta, tal y como se recoge en el informe complementario de la Guardia Civil y en el informe del Servicio Territorial de Fomento, citados anteriormente, en los que figuran identificadas, descritas y posicionadas todas las señales verticales y horizontales presentes en el lugar del accidente.

Finalmente, por lo que se refiere a la barrera de seguridad existente en la carretera con la que colisionó el fallecido, el informe del Servicio Territorial de Fomento establece lo siguiente:

"La barrera fue colocada en el año 2013, de acuerdo con la orden circular 28/2009 sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas que era la que se encontraba vigente en esa fecha. Esa norma no contemplaba los sistemas de protección de motoristas. En 2014 se publicó la orden circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos, que derogó la anterior. En su párrafo tercero dice: '(...) considerar eficaces las instalaciones de sistemas de contención actualmente en servicio, cuyo mantenimiento o reposición puntual podrá seguir realizándose mediante elementos o sistemas semejantes a los existentes. Se exceptúan los sistemas que previamente fueron anulados por sus características geométricas, en particular



no podrán reponerse en ningún caso soportes IPN o similares (...). Se considera que la barrera de seguridad colocada, es adecuada, ya que cumple los preceptos indicados en el punto anterior.

»Se considera que la unión entre el jalón y la barrera que consiste en un fleje o brida, es correcta. No se había realizado ninguna actuación de acondicionamiento de la carretera en fechas previas al accidente. Revisados los partes de conservación, se confirma que no ha sido necesaria ninguna labor de conservación de la barrera de seguridad previa en ese lugar". Pues bien, sobre esto, la Orden Circular 28/2009, sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas, dispone en su apartado 2.1, que "las barreras de seguridad metálicas como sistemas de contención de vehículos son elementos de las carreteras cuya función es sustituir un accidente de circulación por otro de consecuencias más predecibles y menos graves, pero no evitan que el mismo se produzca, ni están exentas de algún tipo de riesgo para los ocupantes del vehículo".

En la propuesta de orden se señala que "la barrera de seguridad existente en la carretera cc-615, se ha colocado cumpliendo con las todas las recomendaciones contempladas en la Orden Circular 28/2009, en vigor en el momento de su colocación".

Por lo expuesto, se puede concluir que la carretera autonómica cc-615 donde aconteció el accidente, concretamente el punto kilométrico 15,862, se encontraba en buen estado y cumplía, en el momento de los hechos, la normativa vigente en cuanto a su conservación y mantenimiento, así como respecto a todos sus elementos de señalización tanto vertical como horizontal. Los interesados no han aportado al expediente pruebas que desvirtúen el contenido de los informes antes citados.

Finalmente, de manera concluyente, el informe técnico complementario de la Guardia Civil, de 5 de febrero de 2019, determina en el punto 7.4 las causas del accidente y manifiesta que "se estima como causa del siniestro vial, la velocidad inadecuada para el trazado de la vía (curvas peligrosas en todo el tramo en estudio) y para las condiciones de la vía (calzada húmeda), lo cual motiva que el conductor del vehículo motocicleta BMW r1200, pierda súbitamente el control del mismo, provocando caída en calzada por parte del vehículo motocicleta, cuyo



conductor sale despedido hacia el margen derecho, chocando contra valla de protección metálica existente en el lugar de los hechos”.

En este sentido conviene recordar que el TRLTCVMSV no solo señala responsabilidades administrativas en relación con la circulación y seguridad vial, sino que también impone a los conductores de vehículos -usuarios del servicio público- un conjunto de deberes, tales como conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio y ajeno (artículo 10.2); estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos (artículo 13.1); y particularmente, 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 21.1). El incumplimiento doloso o negligente por el conductor de esos deberes esenciales puede llegar a exonerar a la Administración del daño causado y trasladar la responsabilidad a aquel.

En conclusión, la conducta del perjudicado, concretamente, en los términos que manifiesta el informe de la Guardia Civil, la velocidad inadecuada para el trazado y condiciones de la vía, implica la ruptura del nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el daño sufrido. Por lo que la reclamación debe desestimarse.

III CONCLUSIONES

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

Procede dictar resolución por la que se inadmita la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada D. yyy2, en nombre y representación de Dña. yyy6 y D. yyy4, y se desestime la presentada en nombre y representación de Dña. yyy1, Dña. yyy3, Dña. yyy5, D. yyy7, Dña. yyy8, Dña. yyy9, D. yyy10 y Dña. yyy11, por el fallecimiento de D. yyy12, como consecuencia de un accidente ocurrido por el mal estado de la calzada.

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