

Dictamen n.º: **49/17**
Consulta: **Consejero de Transportes, Infraestructuras y
Vivienda**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación **02.02.17**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid aprobado por unanimidad en su sesión de 2 de febrero de 2017, emitido ante la consulta formulada por el consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, al amparo del artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el asunto promovido por D. M.J.V. (en adelante, “*el reclamante*”), sobre reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia de una caída sufrida en la avenida de John Lennon de Getafe cuando entrenaba con su bicicleta para la prueba de Triatlón Distancia Ironman de Lanzarote.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. El 11 de febrero de 2016 tuvo entrada en el Registro Auxiliar General de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras una reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por D. M.J.V., con asistencia letrada, por los daños y perjuicios derivados de un grave accidente sufrido el 7 de marzo de 2015 sobre las 8:50 horas cuando, mientras entrenaba en su bicicleta para participar en la prueba de triatlón de Lanzarote, la rueda delantera se introdujo en una

irregularidad de bastante profundidad que existía en la avenida de John Lennon a la altura de la fábrica de Airbus que, según el informe de la Policía local de Getafe corresponde a la carretera M-406 cuya titularidad se atribuye a la Comunidad de Madrid. Como consecuencia de la caída el reclamante quedó tumbado en el suelo hasta que fue asistido por unos viandantes y posteriormente por la Policía y por una ambulancia que le trasladó al Hospital de Getafe.

Por la caída sufrió una fractura del tercio medio de la clavícula derecha, multifragmentaria, conminuta y desplazada de la que fue intervenido el 8 de marzo para implantarle material de osteosíntesis consistente en una placa y 10 tornillos de titanio, estaba pendiente de una nueva intervención, sufría fuertes dolores en el hombro y estaba impedido para realizar su actividad de corredor de triatlón.

Solicitaba una indemnización de 40.000 € por las lesiones sufridas y por el material dañado en el accidente y que relacionaba (bicicleta de alta competición, rueda delantera de carbono FFWW 60 mm tubular, casco, sillín, manillar de triatlón de carbono, gafas, pedales, chaqueta Soft Shell, culotte térmico, botines, inner line) porque si la Comunidad de Madrid – responsable del mantenimiento de la vía- la hubiera conservado en buen estado, no se hubiera producido el accidente.

Aportaba los informes de Urgencias del Hospital de Getafe y del Hospital Quirón, diversa documentación médica, factura proforma acreditativa del valor del material siniestrado, justificantes del abono de la inscripción para el Triatlón de Lanzarote y el de Elche, facturas por 45 sesiones de entrenamiento abonadas por sus patrocinadores y por entrenamiento deportivo que no pudo utilizar.

Asimismo aportaba informes policiales en los que se determinaba la titularidad de la vía en la que se produjo el accidente y el parte de la

unidad policial que se personó en el lugar tras ser requeridos. En el parte de accidentes se relataba que acudieron a las 9:30 horas tras ser llamados, que la carretera estaba seca y limpia, que encontraron al reclamante de pie y que les manifestó que al salir de la rotonda metió la rueda delantera en un bache y perdió el control de la bicicleta y cayó. Comprobaron que la bicicleta estaba a 25/30 metros de un bache con descarnamiento del asfalto “*que efectivamente pudo ser la causa del accidente*”. Estuvieron con él hasta que una ambulancia de protección civil le llevó al hospital.

Aportó también la desestimación -por falta de legitimación pasiva al no ser el Estado el titular de la vía- de la reclamación efectuada ante el Ministerio de Fomento.

SEGUNDO. A causa de la referida reclamación se instruyó un procedimiento de responsabilidad patrimonial del que constituyen aspectos a destacar en su tramitación, los siguientes:

Por oficio de la jefa de la Subsección de Apoyo Administrativo I se requirió al área de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras que informara sobre la titularidad de la carretera, el estado del tramo de la vía del accidente, señalización del tramo afectado y acreditación de las labores de mantenimiento de la vía para evitar situaciones de riesgo.

El 30 de mayo de 2016 el ingeniero técnico de Obras Públicas, con el visto bueno del jefe adjunto del área de Conservación y Explotación, informó que la titularidad de la vía correspondía a la Comunidad de Madrid; que en la fecha del supuesto accidente no habían sido requeridos ni por la Guardia Civil ni por ningún otro organismo para intervenir en ningún accidente sucedido en la ubicación señalada y manifestaban que, “*no dudando de la existencia del bache en el lugar del accidente,*

entendemos que este se tuvo que producir poco tiempo antes de que ocurriera el mismo, siendo imposible su detección por los equipos de conservación para proceder a su inmediata reparación”. Por ello entendían que era un hecho desafortunado, muy infrecuente y difícilmente previsible.

Aportaron el informe de 29 de marzo de 2016, elaborado por la empresa responsable de la conservación de la carretera, según el cual la empresa realizaba labores periódicas de bacheo de calzadas en las vías adscritas a la zona sur y disponían de un servicio de vigilancia en las carreteras de dicha zona durante la jornada laboral (25 carreteras; 387 Km), así como de un equipo de retén con atención las 24 h. del día ante cualquier aviso de incidencias en las carreteras adscritas al Sector.

Según el informe «si bien es cometido del Servicio de Conservación correspondiente la vigilancia de las carreteras para mantenerlas útiles y libres de obstáculos de todo tipo que impidan o dificulten su uso con las debidas garantías de seguridad, la naturaleza indicada del posible factor causante del supuesto incidente (bache), hace que, por muy estricto concepto que se tenga de esta función de vigilancia, no quepa imputar a este Servicio de Conservación el incumplimiento de aquella o cumplimiento defectuoso de la misma, por no eliminar perentoriamente y con toda urgencia un objeto o circunstancia que en un momento puede aparecer de forma tan repentina como impensable y, por consiguiente, falta ese nexo causal preciso entre el daño ocasionado y el actuar del Servicio de Conservación de Carreteras, que habría de servir de base para que aquel pudiera estimarse “consecuencia” del obrar de este».

Y añadía que, de acuerdo al croquis realizado por la jefatura de la Policía Local de Getafe, en el mismo lugar del accidente existe, independientemente de la calzada de la carretera M-406a, un carril bici de titularidad municipal para dicho uso, ya que se trata de una zona urbana. Asimismo recordaba que tanto la Ley sobre Tráfico, Circulación de

Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Art. 19, "*Límites de velocidad*"), como según el Reglamento General de Circulación (Art. 45 "*Adecuación de la velocidad a las circunstancias*"), *"todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además de sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y 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 las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse"*.

Se confirió trámite de audiencia al interesado el 16 de junio de 2016, que manifestó que estaba acreditado tanto el accidente como el lugar y la fecha del mismo por los informes médicos aportados, en especial el de Urgencias del día 7 de marzo de 2015, como por el informe de la Policía Local que se personó en el lugar poco después de producido el accidente y que corroboró la existencia de un bache. Aducía que parecía escaso solo un equipo de mantenimiento y un retén para vigilar 25 vías y 387 kilómetros, que los baches no aparecen de forma repentina y que no existía el más mínimo indicio de que el reclamante circulase a una velocidad excesiva. Además señalaba que *"el croquis policial -al menos el que obra en poder de esta parte- no refleja la existencia de ningún carril bici, y que aun de haber existido dicho carril la circulación de las bicicletas por el mismo no resulta obligatoria salvo que así se determine expresamente con la correspondiente señalización, y el informe elaborado por la Policía Local de Getafe no establece ninguna infracción por parte del reclamante, de lo que se desprende que, en el supuesto de existir el carril bici, este no era de uso obligatorio para ciclistas en la zona urbana en la que ocurrió el accidente"*.

El 12 de agosto de 2016 se dictó propuesta de resolución en la que se desestimaba la reclamación por no haberse demostrado que en el proceso desencadenante del daño reclamado haya incidido en manera alguna el

requisito de la necesaria negligencia en el funcionamiento del servicio público ni que exista la necesaria relación de causalidad entre la acción y el resultado dañoso.

TERCERO. El día 11 de enero de 2017 tuvo entrada en el registro de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid una solicitud de dictamen preceptivo en relación con el expediente de responsabilidad patrimonial aludido en el encabezamiento.

La ponencia correspondió, por reparto de asuntos, a la letrada vocal Dña. M.^a Dolores Sánchez Delgado, quien formuló y firmó la oportuna propuesta de dictamen que fue deliberada y aprobada por el Pleno de la Comisión Jurídica Asesora en la sesión celebrada el día 2 de febrero de 2017.

El escrito solicitando el informe preceptivo fue acompañado de la documentación que se consideró suficiente.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- La Comisión Jurídica Asesora emite su dictamen preceptivo de acuerdo con el artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, por ser la reclamación de responsabilidad patrimonial de cuantía superior a quince mil euros y a solicitud de un órgano legitimado para ello a tenor del artículo 18.3.a) del ROFCJA.

SEGUNDA. La tramitación del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado a instancia de parte interesada según consta en los antecedentes, se regula en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según establece su artículo 1.1. No obstante, de conformidad con su disposición transitoria tercera, apartado a), dado que este procedimiento se incoó a raíz de una reclamación presentada antes de la entrada en vigor de dicha norma, resulta de aplicación la normativa anterior, esto es, los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante, LRJ-PAC), que han sido desarrollados en el RPRP.

En cuanto a la legitimación activa, la ostenta el reclamante al amparo del artículo 139.1 de la LRJ-PAC, ya que es la persona supuestamente perjudicada por la caída al introducir la rueda de su bicicleta en un bache de la M-406.

Asimismo, se encuentra legitimada pasivamente la Comunidad de Madrid por cuanto la caída se produjo en una vía cuya titularidad le corresponde, de conformidad con el artículo 57.1 del 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, según el cual *“corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales”*.

El órgano peticionario del dictamen ha seguido los trámites previstos en las leyes y reglamentos aplicables, en particular en el Título X de la LRJ-PAC, desarrollado por el RPRP y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del RPRP, ha incorporado el informe del área de

Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y el de la empresa encargada del mantenimiento de la vía, así como la documentación aportada por el reclamante, en la que se incluyen informes de la Policía Local de Getafe.

Se ha evacuado el trámite de audiencia, de acuerdo con los artículos 84 de la LRJ-PAC y 11.1 del RPRP y el reclamante ha podido realizar alegaciones.

Y la propuesta de resolución prevé la desestimación de la reclamación por el consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, que es al que le corresponde la competencia, según lo dispuesto en el artículo 55.2 Ley 1/1983, de 13 de diciembre, del Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid en relación con el artículo 50.3.

En lo relativo al requisito temporal, las reclamaciones de responsabilidad patrimonial tienen un plazo de prescripción de un año, a tenor del artículo 142.5 de la LRJ-PAC, que se contará, en caso de daños de carácter físico o psíquico, desde que el hecho aconteció o desde la curación o determinación del alcance de las secuelas.

En este caso, la caída tuvo lugar el 7 de marzo de 2015, por lo que la reclamación formulada el día 11 de febrero de 2016 se habría presentado en plazo legal.

TERCERA. La responsabilidad patrimonial de la Administración se rige por el artículo 106.2 de la Constitución a cuyo tenor: *“Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”*. El desarrollo legal de este precepto se encuentra contenido actualmente en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen

Jurídico del Sector Público, completado con lo dispuesto en materia de procedimiento en la ya citada Ley 39/2015, si bien, como ya apuntamos anteriormente, en este caso habrá de estarse a lo dispuesto en los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC y en el RPRP, dada la fecha de iniciación del procedimiento.

Para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, de conformidad con constante jurisprudencia, se precisa la concurrencia de los siguientes requisitos:

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

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

c) Ausencia de fuerza mayor.

d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

La responsabilidad de la Administración es objetiva o de resultado, de manera que lo relevante no es el proceder antijurídico de la Administración, sino la antijuridicidad del resultado o lesión, de forma que aunque, como se acaba de decir, es imprescindible que exista nexo causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo o dañoso producido, sólo son indemnizables las lesiones producidas por daños que el lesionado no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la ley.

CUARTA. Del breve resumen de los presupuestos de la responsabilidad patrimonial incluidos en la consideración jurídica precedente se deduce que, sin la existencia de un daño real y efectivo a quien solicita ser indemnizado, no cabe plantearse una posible responsabilidad de la Administración. Así, la sentencia del Tribunal Supremo de 1 de febrero de 2012, RC 280/2009, consideró que *“(...) la existencia de un daño real y efectivo, no traducible en meras especulaciones o expectativas, constituye el núcleo esencial de la responsabilidad patrimonial traducible en una indemnización económica individualizada, de tal manera que resulte lesionado el ámbito patrimonial del interesado que es quién a su vez ha de soportar la carga de la prueba de la realidad del daño efectivamente causado”*.

La existencia de un daño puede considerarse acreditada por los informes médicos aportados al expediente que determinan que el reclamante sufrió una fractura del tercio medio de la clavícula derecha, multifragmentaria, conminuta y desplazada de la que fue intervenido el 8 de marzo.

En cuanto a los daños materiales que reclama en concepto de material deportivo que se dice dañado en el accidente, entradas a pruebas deportivas y entrenamientos abonados y que no pudo disfrutar, no consta acreditado que ni el equipo deportivo ni la bicicleta sufrieran daños en el supuesto accidente. De hecho en el informe de la Policía Local consta que el casco no se había roto y no se hace referencia a la rotura del resto del equipo ni de la bicicleta. La entrada al Triatlón de Lanzarote aparece como cancelada y con saldo de 0 € y el importe de los entrenamientos aparece facturado a una empresa de la que se ignora su relación con el reclamante.

QUINTA. Determinada la existencia de un daño efectivo procede analizar si concurren los demás presupuestos para declarar la responsabilidad de la Comunidad de Madrid.

Esta Comisión viene destacando, al igual que hacía el Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid, que corresponde a la parte que reclama la responsabilidad patrimonial de la Administración acreditar la realidad de los hechos en que se fundamenta dicha pretensión y en particular que las consecuencias dañosas derivan del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Es decir, le corresponde probar el nexo causal o relación causa efecto entre el resultado dañoso y el funcionamiento del servicio público. Y si se acreditase la caída y que los daños sufridos derivaron del mal estado de la vía, la carga de la prueba se desplazaría hacia la Administración que, en virtud del principio de responsabilidad objetiva que rige en materia de responsabilidad patrimonial administrativa, habría de probar las causas de exoneración o la concurrencia de otros posibles factores que hubieran podido influir en la causación de los hechos, o la existencia de fuerza mayor.

En este caso el reclamante invoca como causa de la caída de su bicicleta la existencia de un bache en la carretera M-406 y para acreditar la relación de causalidad ha aportado diversa documentación médica e informes de la policía municipal.

Esta Comisión Jurídica Asesora ha manifestado reiteradamente que los informes médicos no acreditan que la caída se produjera en el lugar invocado por el reclamante, ni que fuera propiciada por los factores que aduce, lo único que dichos informes prueban es que el interesado padeció unos daños físicos pero no su origen puesto que los médicos que atendieron al reclamante no presenciaron la caída y respecto de la misma se limitaron a consignar lo referido por el paciente (“*caída casual de la bicicleta*”), sin consignar otras circunstancias relativas al lugar ni a la mecánica de la misma.

Respecto al informe de los agentes de la Policía Local, tampoco presenciaron el accidente pero sí pudieron observar la presencia del

defecto alegado y que el reclamante estaba de pie a 25/30 metros con su bicicleta en el suelo y aventura la posibilidad de que el bache pudiera ser la causa del accidente.

No obstante, aun teniendo por acreditada la relación de causalidad entre el daño sufrido y el estado de la vía, para que el daño resultase imputable a la Administración competente sería necesario que esta hubiera incurrido, por acción u omisión, en una vulneración de los estándares de seguridad generalmente aplicables, en función de las circunstancias concurrentes y del sector de actividad, en el presente caso, el derivado de la conservación de las carreteras; sólo entonces podría considerarse antijurídico el daño producido y el particular no tendría el deber de soportarlo, conforme establece el artículo 141.1 LRJ-PAC.

En dicho sentido, como es criterio de esta Comisión Jurídica Asesora, haciéndonos eco de la doctrina del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid, debemos apelar a la jurisprudencia del Tribunal Supremo para medir la imputabilidad a la Administración por los daños relacionados con el pretendido incumplimiento del deber de mantenimiento y conservación de las vías públicas en adecuado estado para el fin que sirven, vinculando la antijuridicidad del daño al ejercicio de aquella competencia dentro de un estándar de calidad adecuado para la seguridad de los conductores, de acuerdo con la conciencia social. Así, *“para que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social”* (STS 5 de julio de 2006). O la sentencia del Tribunal Supremo de 23 de octubre de 2007 que, al examinar el nexo causal, lo relaciona con la obligación administrativa de mantener las vías públicas abiertas a la circulación peatonal y viaria *“en condiciones tales que la seguridad de quienes las utilizan esté normalmente garantizada, al menos en cuanto a los aspectos materiales de mantenimiento de esas vías para su*

fin específico, sin que sea permisible que presenten dificultades u obstáculos a la normal circulación (...) sin por lo menos estar adecuadamente señalizados o con la adopción de las medidas pertinentes para la prevención, en tales casos, de posibles eventos dañosos". Para el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en su sentencia de 9 de junio de 2016 (rec. núm. 871/2015), "en casos de caídas como la presente, la responsabilidad de la Administración surge cuando el obstáculo en la calle supera lo que es el normal límite de atención exigible en el deambular, si bien ha de precisarse que no es posible reclamar una total uniformidad de la vía pública. Lo exigible es que el estado de la vía sea lo suficientemente uniforme como para resultar fácilmente superable con el nivel de atención que, socialmente, es requerible. Es precisamente cuando sea necesario un nivel de atención superior cuando surgirá, en su caso, la relación de causalidad, siempre que no se rompa dicho nexo por hecho de tercero o de la propia víctima".

De esta forma, se trata de que la vía no esté en circunstancias adecuadas de conservación, y de que esa falta de cuidado sea, además, relevante. Si no, no existiría título de imputación del daño a la Administración.

En este caso, no puede tenerse por acreditado que el bache fuera de tal entidad que rebasase los estándares de seguridad exigibles. No se ha probado que el bache que presentaba la carretera fuera de tales características que hiciese peligrosa la circulación rodada de vehículos o de bicicletas y ciclomotores, y el parte policial tampoco lo ha descrito en tales términos, ya que solo lo describió como un "bache con descarnamiento del asfalto" pero no como un obstáculo de tal magnitud que supusiese un riesgo para la conducción rodada de vehículos, aun cuando esta conducción fuese atenta y adecuada a la velocidad exigible. De hecho, en el informe de la Policía Local no se reflejó que procedieran a señalar el bache para evitar ulteriores accidentes.

Además, se ha acreditado que la empresa encargada del mantenimiento de las carreteras de la zona sur de la Comunidad de Madrid dispone de un servicio de vigilancia en las carreteras de la Zona Sur durante la jornada laboral, así como de un equipo de retén con atención las 24 h. del día ante cualquier aviso de incidencias en las carreteras adscritas al Sector, pero dicho retén no había sido avisado por ningún bache o desperfecto en el lugar alegado por el reclamante, por lo que debía haberse producido recientemente sin que nadie lo hubiera avisado.

Por otro lado, sobre los desperfectos en las calzadas, teniendo en cuenta el volumen de tráfico y el peso que deben soportar las calzadas y carreteras, el Dictamen 99/16, de 12 de mayo de esta Comisión, declaró el deber de *“extremar la precaución para evitar posibles caídas ya que el firme de la calzada puede presentar irregularidades mayores y más frecuentes que las que pueden existir en una acera”*.

Además, 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 impone a los conductores de vehículos todo tipo unos deberes de diligencia, tales como el de utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás (artículo 10.2); el de estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos (artículo 13.1), y el de respetar los límites de velocidad establecidos y 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 las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los

límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 21.1).

En este caso, el hecho de que el bache no fuera muy grande sino solo un descarnamiento del asfalto, que el accidente se produjera a plena luz del día y con la calzada seca y limpia, que la bicicleta se encontrara a 25/30 metros del desperfecto como se recoge en el parte policial y que el reclamante estuviera entrenando para una carrera –en un vía no apta para tal fin- nos lleva a pensar que el reclamante podría haber eludido el bache si hubiera adoptado una mínima diligencia, atención y prudencia y hubiera ajustado su velocidad a las condiciones de la vía.

Por otro lado, el informe de la empresa encargada del mantenimiento apunta la existencia de un carril habilitado para la circulación de bicicletas, en cuyo caso, de conformidad con el artículo 17 del citado texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el reclamante habría debido transitar por dicha vía, o en su defecto, por el arcén, y no por la calzada destinada a los automóviles, por lo que su conducta habría condicionado el accidente.

En mérito a cuanto antecede la Comisión Jurídica Asesora formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por no haberse acreditado la antijuridicidad del daño.

A la vista de todo lo expuesto, el órgano consultante resolverá según su recto saber y entender, dando cuenta de lo actuado, en el plazo de quince días, a esta Comisión Jurídica Asesora de conformidad con lo establecido en el artículo 22.5 del ROFCJA.

Madrid, 2 de febrero de 2017

La Vicepresidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen nº 49/17

Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda

C/ Maudes nº 17 - 28003 Madrid