

Dictamen n<sup>o</sup>:           **411/11**  
Consulta:               **Consejero de Transportes e Infraestructuras**  
Asunto:                 **Responsabilidad Patrimonial**  
Aprobación:           **20.07.11**

**DICTAMEN** de la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid, emitido por unanimidad, en su sesión de 20 de julio de 2011, sobre consulta formulada por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, al amparo del artículo 13.1.f).3<sup>o</sup> de su Ley Reguladora, 6/2007, de 21 de diciembre, en el asunto antes referido y promovido por A.P.G., en adelante “*el reclamante*”, por los daños sufridos en un accidente cuando circulaba en una motocicleta, que atribuye al mal estado de la carretera.

## **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El reclamante, en fecha 5 de marzo de 2010, presentó escrito de reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños sufridos el 10 de agosto de 2009, tras padecer un accidente de motocicleta a las 6.20 horas de la mañana, en el Km. 20.500 de la carretera M-506, concretamente en la rotonda existente en la confluencia de la indicada vía con la Avenida de la Cantueña. Según refiere el accidente consistió “*en la caída al suelo del conductor al entrar en la rotonda en la que existía un reguero de gasoil de más de metro y medio de ancho y una longitud de más de seis metros que ocupaba parte de los dos carriles existentes en la rotonda. Al entrar inclinado en la rotonda y pasar inevitablemente por el reguero de gasoil, patina y pierde el control de la motocicleta lo que ocasionó la caída al suelo*”. El reclamante solicita tanto por los daños

físicos (esguince de ligamento colateral interno de la rodilla izquierda) como por los daños materiales una indemnización por importe de de 21.633,52 euros.

Adjunta a su escrito inicial la siguiente documental:

1º) Escritura de poder general para pleitos de 16 de octubre de 2009.

2º) Informe médico de 25 de noviembre de 2009 e informe de alta del Servicio de Urgencias del Hospital de Fuenlabrada de fecha 10 de agosto de 2009.

3º) Informe de la resonancia magnética realizada el 23 de octubre de 2009 realizado en una clínica privada.

4º) Presupuesto de reparación de motocicleta de fecha 8 de febrero de 2010 por importe de 781 euros.

5º) Relación de visitas a consultas médicas, pruebas y rehabilitación.

**SEGUNDO.-** Ante la reclamación se ha incoado el procedimiento de responsabilidad patrimonial de la Administración de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, en adelante “*LRJ-PAC*”, así como el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, en adelante el “*Reglamento*”.

El órgano de instrucción, de conformidad con lo prevenido en el artículo 10.1 del Reglamento, ha recabado informe del Área de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, la cual remitió informe de la empresa adjudicataria de la conservación, de fecha 6 de febrero de 2010, en el que declara que:

*“• (...) La mencionada vía en el Punto Kilométrico (P.K.) reseñado en el escrito (20500) y en el que, según la descripción y croquis se designa como punto del supuesto incidente (P.K. 20+000, realmente), está adscrita a la Zona Sur de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.*

- En dicha fecha y entorno horario a los citados en el informe, no se reclamó la intervención, ni por parte de la Guardia Civil, ni de ningún otro Organismo, de nuestro personal en ningún accidente sucedido en el tramo reseñado.*

- Se dispone de un equipo de retén con atención las 24 h. del día ante cualquier aviso de incidencias en las carreteras adscritas al Sector.*

- Se dispone de un Servicio de Vigilancia en las carreteras de la Zona Sur durante la jornada laboral; en el parte emitido por el mismo no se tiene referencia de ninguna anomalía en la calzada posterior al momento del incidente (se adjunta documento).*

- La M-506 es una carretera desdoblada (sección tipo autovía) con velocidad genérica permitida de 90 Km./h. y el P.K. 20+000 (real) en cuestión se sitúa en una intersección de tipo rotonda del tronco de la calzada donde la velocidad de circulación máxima permitida es de 40 Km./h.*

- Cabe reseñar que, tanto según 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”.*

- *Caso de resultar cierta la causa del accidente (mancha de gasoil), dicha circunstancia pudo deberse a la actuación de algún vehículo inmediatamente precedente al de este usuario”.*

Junto con el referido informe se adjunta la relación de servicios dispensada por la empresa contratista el día 10 de agosto de 2009 en la carretera afectada.

La Policía Local de Fuenlabrada ha emitido informe sobre el accidente de circulación en fecha 6 de noviembre de 2009, en el que declaran:

*“Los agentes actuantes, se encuentran en el lugar en el momento del accidente concretamente en la Avda. de la Cantueña, siendo testigos del accidente, y observan que el vehículo reseñado circula por la carretera M-506 en el tramo comprendido entre la carretera de Toledo y la Avda. de la Cantueña, con sentido de la marcha hacia esta última.*

*Que cuando llega a la confluencia de las citadas vías y realizando la marcha en el tramo giratorio conformado por la glorieta, el conductor de la motocicleta, debido a una mancha de lo que parece ser aceite o combustible, pierde el control del vehículo, patinando y cayendo al suelo, saliéndose de la vía por el lado derecho.*

*Como consecuencia de la caída, el conductor de la motocicleta, sufre lesiones por las que tiene que se atendido, siendo trasladado por una dotación de Cruz Roja al Hospital de Fuenlabrada, así como daños materiales en el vehículo, el cual es trasladado sin coste por la grúa municipal al depósito de vehículos en custodia.*

*Reseñar que el citado lugar existe una gasolinera de la empresa A.*

*Que los agentes actuantes se interesan por el origen del derrame, siendo que la causa probable de dicho vertido sea combustible arrojado por uno de los camiones-cisterna que abastecen y suministran dicha estación de servicio.*

*Que siendo que el lugar del accidente, es una vía interurbana y por tanto competencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, siendo las 09:00 horas del día de la fecha, se comunica telefónicamente con el Puesto de la Agrupación de Tráfico Subsector Sur de Leganés, al objeto de informar sobre las actuaciones realizadas y aspectos significativos de la misma, remitiendo informe de campo elaborado por los agentes actuantes vía fax”.*

Se ha dado trámite de audiencia, notificado en fecha 16 de abril de 2010, habiendo presentado el reclamante, en fecha 29 del mismo mes, escrito de alegaciones en el que reiteraba su petición, si bien para acreditar que la mancha de aceite llevaba un tiempo en la calzada se propone la práctica de prueba testifical.

Finalmente, el órgano de instrucción dictó propuesta de resolución desestimatoria, en fecha 28 de octubre de 2010.

El expediente se remitió a este Consejo el 11 de noviembre de 2010 para su preceptivo informe siendo objeto del Dictamen 416/10, de 1 de diciembre de 2010 en el que se recogía como conclusión: *“Procede acordar la retroacción del procedimiento a efectos de acordar la práctica de la prueba testifical en los términos manifestados en la consideración quinta”.*

La necesidad de retrotraer el procedimiento derivaba de la falta de práctica de la prueba testifical propuesta por el reclamante con la que se le había ocasionado una situación de indefensión.

Por medio de oficio de 10 de enero de 2011 el Área de Recursos y Asuntos Contenciosos de la Secretaria General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras requirió al reclamante para que aportase la declaración del testigo.

Con fecha 4 de febrero de 2001 la representante del reclamante aporta declaración testifical firmada por dicho testigo en la que consta “1.- *Que el declarante el día 10 de agosto de 2009 se dirigía a su lugar de trabajo, sito en la localidad de Fuenlabrada, en la Calle B, cocheras de la empresa municipal de transportes de Fuenlabrada, conduciendo el vehículo Peugeot 106.*

2.- *Que sobre las 5.45 horas del indicado día, circulaba por la carretera M-506, y concretamente en la rotonda existente en la confluencia de la indicada vía con la Avda. de la Cantueña, en cuya calzada había una mancha de lo que pudiera ser aceite, o gasoil, que ocupaba una superficie aproximada de más de seis metros de larga, con una anchura de más de metro y medio, ocupando parte de la superficie de ambos carriles de la rotonda.*

3.- *Que por la situación y dimensión de la indicada mancha, era imposible evitar pasar sobre ella, por lo que el vehículo del declarante se deslizó patinando desde el carril derecho por el que circulaba, hasta el carril izquierdo, saliendo de la rotonda”.*

Con fecha 25 de mayo de 2011 el Área de Recursos y Asuntos Contenciosos formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial por no considerar acreditada la relación de causalidad entre el accidente y el funcionamiento de los servicios públicos.

**TERCERO.-** En este estado del procedimiento se formula consulta por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, que ha tenido entrada en

este Consejo Consultivo el 7 de junio de 2011, por trámite ordinario, correspondiendo su estudio, por reparto de asuntos, a la Sección III, presidida por el Excmo. Sr. D. Javier María Casas Estévez, que firmó la oportuna propuesta de dictamen, siendo deliberado y aprobado por unanimidad, en Comisión Permanente de este Consejo Consultivo, en su sesión de 20 de julio de 2011.

El escrito solicitando el dictamen fue acompañado de la documentación que, numerada y foliada, se consideró suficiente, y de la que se ha dado cuenta en lo esencial en los antecedentes de hecho anteriores.

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes,

## **CONSIDERACIONES EN DERECHO**

**PRIMERA.-** La solicitud de dictamen a este Consejo Consultivo resulta preceptiva, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13.1.f).1º de la Ley 6/2007, de 21 de diciembre, reguladora del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid (LCC) por ser de cuantía superior a 15.000 euros el importe de la reclamación (21.633,52 euros), y se efectúa por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, órgano legitimado para ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.1 de la citada Ley. Siendo preceptivo el dictamen, no tiene, sin embargo, carácter vinculante (artículo 3.3 LCC).

El presente dictamen ha sido evacuado dentro del plazo ordinario establecido en el artículo 16.1 LCC.

La competencia para resolver el procedimiento de responsabilidad patrimonial corresponde al Consejero de Transportes e Infraestructuras

según el artículo 142.2 de la LRJ-PAC y 55.2 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid; cuyo acto pondrá fin a la vía administrativa por mor de lo dispuesto en el artículo 142.6 de la LRJ-PAC.

**SEGUNDA.-** Como resulta de los antecedentes, el procedimiento de responsabilidad patrimonial se inició a instancia de interesado, y su tramitación se encuentra regulada en los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC, desarrollados en el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, como hemos indicado anteriormente.

Ostenta el reclamante legitimación activa para promover el procedimiento de responsabilidad patrimonial, al amparo del artículo 139 de la LRJ-PAC, por cuanto es la persona que ha sufrido el accidente de moto ocasionado por el supuesto estado deficiente de una carretera autonómica sin perjuicio de lo que señalaremos en cuanto a los daños causados a la motocicleta que conducía.

En cuanto a la legitimación pasiva corresponde Comunidad de Madrid por ser una vía pública de su titularidad integrada en la red local de carreteras de conformidad con la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 142.5 LRJ-PAC la acción para reclamar responsabilidad patrimonial a la Administración prescribe al año de manifestarse el efecto lesivo y se hayan determinado el alcance de las secuelas. En el caso sometido a dictamen el accidente tuvo lugar el 10 de agosto de 2009 y la reclamación se ha interpuesto el 3 de marzo de 2010, por lo tanto dentro del plazo de un año.

El procedimiento se ha instruido cumpliendo los trámites preceptivos previstos en la legislación mencionada en la anterior consideración habiéndose evacuado el trámite de audiencia exigidos en los artículos 9, 10

y 11 del Reglamento, respectivamente, y en los artículos 82 y 84 LRJ-PAC, dándose traslado al reclamante.

**TERCERA.-** La responsabilidad patrimonial de la Administración se encuentra regulada en el artículo 106.2 de la Constitución, en el ámbito de las entidades locales, el artículo 54 de la LBRL remite a lo dispuesto al régimen general de la LRJ-PAC, artículos 139 a 146, desarrollados por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, al que ya hemos hecho referencia anteriormente.

Como señala la doctrina del Tribunal Supremo, que plantea el estado de la cuestión en responsabilidad patrimonial de la Administración en materia de asistencia sanitaria, que resulta trasladable al presente ámbito - Sentencias de 26 de junio (recurso 6/4429/04), 29 de abril (recurso 6/4791/06) y 15 de enero (recurso 6/8803/03) de 2008- esta responsabilidad consiste en el derecho de los particulares a ser indemnizados por la Administración de toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, y el daño sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado.

Para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son precisos 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 la 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, alterando, el nexo causal. c) Ausencia de fuerza mayor. d) Que la reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño cabalmente causado por su propia conducta.

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 aunque es imprescindible que exista nexo causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo o dañoso producido. Esta fundamental característica impone que no sólo no es menester demostrar para exigir aquella responsabilidad que los titulares o gestores de la actividad administrativa que ha generado un daño han actuado con dolo o culpa, sino que ni siquiera es necesario probar que el servicio público se ha desenvuelto de manera anómala, pues los preceptos constitucionales y legales que componen el régimen jurídico aplicable extienden la obligación de indemnizar a los casos de funcionamiento normal de los servicios públicos.

**CUARTA.-** La realidad del daño físico ha quedado acreditada mediante los diversos informes médicos aportados junto a la reclamación. Tanto del informe del Servicio de Urgencias del Hospital de Fuenlabrada como de la mutua de accidentes de trabajo, C, ha quedado probado que el reclamante ha padecido un esguince del ligamento colateral interno de la rodilla izquierda, así como una rotura mínima del cuerno posterior del menisco externo de la rodilla derecha.

En relación a los daños materiales derivados de la reparación de la motocicleta con la que padeció el accidente, el reclamante manifiesta que la moto es titularidad de la empresa “D”, de la que declara ser socio cooperativista. Sin embargo, dichas declaraciones aparecen exentas de cualquier sustento probatorio, por lo que no puede admitirse la reclamación por los daños derivados de la reparación de la motocicleta al no haber acreditado debidamente su titularidad, correspondiendo, en su caso, la reclamación por dichos daños a la citada Sociedad Cooperativa en cuanto la

misma tiene personalidad jurídica propia conforme el artículo 7 de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas.

Por lo tanto, tan sólo puede admitirse la indemnización de los daños físicos siempre que concurren los requisitos de la relación de causalidad con el funcionamiento del servicio público y la antijuricidad de la lesión en los términos exigidos por el artículo 141.1 de la LRJ-PAC.

Los principios manifestados en el fundamento anterior permiten abordar el examen de la relación de causalidad inherente a todo caso de responsabilidad extracontractual. Sobre la causalidad del daño, abundante jurisprudencia ha venido refiriéndose de modo general al carácter directo, inmediato y exclusivo para particularizar el nexo causal entre la actividad administrativa y el daño o lesión que debe concurrir para que pueda apreciarse responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas, ahora bien, como señala la sentencia del Tribunal Supremo de 21 de abril de 2005 (Recurso nº 222/2001) *“no queda excluido que la expresada relación causal –especialmente en los supuestos de responsabilidad por funcionamiento anormal de los servicios públicos– pueda aparecer bajo formas mediatas, indirectas y concurrentes, circunstancia que puede dar lugar o no a una moderación de la responsabilidad y que entre las diversas concepciones con arreglo a las cuales la causalidad puede concebirse, se imponen aquellas que explican el daño por la concurrencia objetiva de factores cuya inexistencia, en hipótesis, hubiera evitado aquél, por lo que no son admisibles, en consecuencia, concepciones restrictivas que irían en contra del carácter objetivo de la responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas (sentencia de 5 de junio de 1997 (RJ 1997, 5945])”*.

Para apreciar la responsabilidad objetiva, no se requiere otro requisito que la relación de causalidad entre el acto y el daño, prescindiendo en absoluto de la licitud o ilicitud de la actuación de la Administración autora

del daño, siempre que la actuación lícita o ilícita de la Administración se produzca dentro de sus funciones propias. Ahora bien, como señalan las Sentencias de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 13 de septiembre de 2002 (RJ 2002, 8649) y de 5 de junio de 1998 (RJ 1998, 5169), la prestación por la Administración de un determinado servicio público o actividad administrativa o a titularidad por parte de aquella de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a éstas en aseguradoras 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.

**QUINTA.-** Del análisis del expediente administrativo pueden admitirse como hechos probados que el día 10 de agosto de 2009, sobre las 6:30 horas, el reclamante circulaba en una motocicleta por la carretera M-506, a la altura del Km. 20.500, cuando al tomar la rotonda existente en la confluencia de la citada carretera con la Avenida de la Cantueña, el conductor pierde el control del vehículo, como consecuencia de la existencia de una mancha de combustible en la calzada, por lo que patinó y cayó al suelo, saliéndose de la vía por el lado derecho de la carretera

El informe de la policía Local del Ayuntamiento de Fuenlabrada de fecha 6 de noviembre de 2009 declara que dos agentes de dicho cuerpo fueron testigos presenciales del referido accidente de tráfico en donde se acredita que la caída se produjo por la existencia de un vertido en la calzada.

Por ello, habiéndose determinado que la causa del accidente fue la existencia de un vertido en la calzada, debemos analizar si resulta

imputable a la Administración. Como ya pusimos de manifiesto en el dictamen 179/2008, la Administración titular de la vía, tiene la obligación de conservarla y mantenerla en condiciones útiles y libres de obstáculos para garantizar el tráfico ex artículo 15 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras. En los supuestos en que se produzcan hechos que alteren dichas condiciones de seguridad, la Administración debe eliminar dichas circunstancias o proceder a la señalizar el peligro como prescribe el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en relación con el artículo 149.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero.

Para apreciar la responsabilidad de la Administración cuando concurre la actividad de tercero, debe tenerse en cuenta el criterio jurisprudencial señalado en la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 17 de marzo de 1993 (RJ 1993\2037), a cuyo tenor "*...ni el puro deber abstracto de cumplir ciertos fines es suficiente para generar su responsabilidad (por mera inactividad de la Administración) cuando el proceso causal de los daños haya sido originado por un tercero, ni siempre la concurrencia de la actuación de éste exime de responsabilidad a la Administración cuando el deber abstracto de actuación se ha concretado e individualizado en un caso determinado*".

A este efecto, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de la Administración en la prevención de situaciones de riesgo, ha de dirigirse a dilucidar, como se señala en la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 7 de octubre de 1997 (RJ 1997\7393)"... *si, dentro de las pautas de funcionamiento de la actividad de servicio público a su cargo, se incluye la actuación necesaria para evitar el menoscabo*". Aportándose, en la propia sentencia, el siguiente criterio metodológico: "... *Para sentar una conclusión en cada caso hay que atender no sólo al contenido de las obligaciones explícita o implícitamente impuestas a la*

*Administración competente por las normas reguladoras del servicio, sino también a una valoración del rendimiento exigible en función del principio de eficacia que impone la Constitución Española a la actuación administrativa".*

Más recientemente, la Sentencia nº 1912/2005 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 13 de septiembre, “*el deber de vigilancia inherente al servicio de mantenimiento de carreteras, y en concreto con relación a las posibles omisiones por parte de los órganos encargados de la conservación de la vía y de la retirada de obstáculos existentes, no puede exceder de lo razonablemente exigible; y en el mismo sentido, tampoco ha de olvidarse que los usuarios de las vías tienen el deber jurídico de soportar los riesgos inherentes a la conducción de vehículos a motor. Así lo que ha de dilucidarse es si la producción del accidente está vinculada al riesgo inherente a la conducción, o si, por el contrario, cabe localizar un defectuoso funcionamiento del servicio de carreteras, lo que concretamente puede manifestarse en la defectuosa conservación y en la existencia de obstáculos (en el caso, un bache de grandes dimensiones), así como en la omisión de la debida señalización”.*

En consecuencia, en los supuestos de daños causados a los usuarios de las carreteras por la presencia en la calzada de sustancias oleaginosas derramadas desde vehículos que circulan sobre la misma con anterioridad al siniestro, es a la parte reclamante a quien corresponde, en principio, la carga de la prueba sobre las cuestiones de hecho determinantes de la existencia, de la antijuridicidad, del alcance y de la valoración económica de la lesión, así como del sustrato fáctico de la relación de causalidad que permita la imputación de la responsabilidad a la Administración.

En tanto que corresponde a la Administración, titular del servicio, la prueba sobre la incidencia, como causa eficiente, de la acción de terceros, o de la concurrencia de culpa de la víctima en la producción del siniestro; y,

finalmente, en el caso de ser controvertido, le corresponde, también acreditar las circunstancias que definan el estándar de rendimiento ofrecido por el servicio público para evitar las situaciones de riesgo.

Pues bien, aplicada la anterior doctrina al presente caso se observa que la existencia de la mancha de gasoil queda acreditada por el informe de la policía municipal de Fuenlabrada. La Administración ha solicitado informe de la empresa que tiene encomendada el mantenimiento de la carretera en cuestión y en dicho informe se manifiesta que se desconocía la anomalía referida y se adjunta el parte de asistencia de dicha carretera en dicho día, si bien es a partir de las ocho de la mañana, por lo que se desconoce el servicio dispensado en la franja horaria en que tuvo lugar el accidente.

El reclamante en su escrito de alegaciones declara que, al menos media hora antes del accidente, existía el vertido en la calzada, y para probar su existencia y la falta de diligencia de la Administración en la limpieza de la misma o al menos, en su señalización, solicita la práctica de prueba testifical, identificando a un testigo adecuadamente.

A estos efectos por la representación de la reclamante se aporta testimonio escrito en el que se indica que a las 5.45 el testigo pudo comprobar que en el lugar del accidente existía una mancha de aceite en la calzada que motivo que su vehículo patinase desplazándose de un carril a otro.

La propuesta de resolución no concede credibilidad a dicho testimonio por entender sospechoso que la descripción del tamaño de la mancha de aceite coincida con la recogida en el escrito de reclamación y por cuanto considera que su declaración es demasiado formalista frente a lo que se debería ser el carácter espontáneo de la prueba de testigos.

Igualmente destaca el que el testigo no avisase de su accidente y de la mancha de aceite que lo causó, habida cuenta de las características de dicho

accidente y que los servicios de mantenimiento de la carretera disponen de retenes las veinticuatro horas del día.

Más allá de discusiones sobre las dimensiones concretas de la mancha de aceite, es un hecho indubitado y reconocido por la propia Administración la existencia de la mancha de aceite en la calzada. Igualmente se puede desprender del informe elaborado por la policía local de Fuenlabrada que dicha mancha era considerable (folio 10 del Documento nº 3).

Para que exista el necesario nexo causal entre la existencia de la mancha, el accidente que sufrió el reclamante y el servicio público de conservación de carreteras no basta con la mera existencia de la mancha sino que es necesario que la Administración no adoptado los medios necesarios para evitar dicha situación.

Es decir, como ha señalado numerosa jurisprudencia desde la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de febrero de 1987 *“se estableció en dicha sentencia y es de plena aplicación al caso actual, que de lo actuado resulta patente la realidad de la mancha de aceite en el punto indicado, situado a la salida de una curva y cambio de rasante pero sin embargo no se ha podido acreditar el origen de la misma, que presumible y fundadamente se atribuye al derrame o pérdida de un vehículo, sin que exista tampoco el menor antecedente acerca del momento en que tuvo lugar y por consiguiente si ocurrió horas o minutos antes de que se produjera el accidente de autos y de aquí se desprende en primer lugar, la intervención en el hecho causante del accidente, de un tercero desconocido pero ajeno a la Administración que ocasionó consciente o inadvertidamente la situación de peligro generadora del daño, con lo que se rompe ese preciso carácter directo entre el actuar administrativo y el perjuicio ocasionado de que antes se trató y sólo queda como vía de posible responsabilidad de aquélla, la omisión de la vigilancia debida a la carretera en la que se apoya la parte actora en realidad su reclamación y sobre esto se ha de decir, que si*

*bien es cometido del organismo 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 y conste en el expediente que tal función de policía se realizaba en aquella zona en la forma habitual, la naturaleza indicada del factor causante del accidente y la posibilidad de que se hubiera producido poco antes de ocasionarse aquél, hace que por muy estricto concepto que se tenga de esa función de vigilancia, no quepa imputar a la Administración en el caso de autos incumplimiento de aquélla o cumplimiento defectuoso de la misma, por no eliminar perentoriamente y con toda urgencia una mancha de aceite , que en un momento determinado se puede producir de forma tan repentina como impensable y de consiguiente, falta ese nexo causal preciso entre el daño ocasionado y el actuar de la Administración en el mantenimiento del servicio público de carreteras, que habría de servir de base para que aquél pudiera estimarse «consecuencia» del obrar de ésta, como acertadamente ha entendido tanto la propuesta de resolución formulada por la Sección, como todos los informes emitidos por los órganos asesores y consultivos en el expediente”.*

Aplicando estos criterios al presente caso debemos realizar una valoración conjunta de la prueba practicada.

La prueba testifical afirma que la mancha de aceite existía a las 5.45 horas señalando que la misma podía ser aceite o gasoil sufriendo un deslizamiento que le obligo a salir de la rotonda si bien, pese a ello, no puso el hecho en conocimiento ya de la Administración responsable de la Carretera, ya de la Guardia Civil o Policía Local.

A las 6.20 horas, cuando se produce el accidente que motiva la reclamación, interviene una dotación de la Policía Local de Fuenlabrada que en su informe, al que se le debe dar una fuerza probatoria privilegiada, manifiesta que existe “una mancha de lo que parece ser aceite o

*combustible”, produciéndose el accidente y que, al existir en dicho lugar una gasolinera, “los agentes actuantes se interesan por el origen del derrame, siendo que la causa probable de dicho vertido sea combustible arrojado por uno de los camiones-cisterna que abastecen y suministran dicha estación de servicio”, procediendo a las 9.00 horas a comunicar los hechos a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, competente dado el carácter interurbano de la vía (folios 6 a 11 del Documento nº 3).*

Es por ello que se puede considerar que la mancha se trataba de combustible, recordando a estos efectos el Dictamen de este Consejo 292/08, de 22 de diciembre de 2008 que *“Queda acreditada con el atestado de la Guardia Civil la existencia de un mancha de gasoil en la calzada, pero no se ha probado ni su origen ni el momento en el que se produjo el vertido. Lo razonable es pensar que su origen radica en el derrame de otro vehículo que anteriormente circuló por la carretera y asimismo es presumible que el derrame se produjo momentos antes de circular el vehículo siniestrado, por cuanto que el gasoil es una sustancia muy volátil, por lo que es difícil que pueda permanecer mucho tiempo sin evaporarse, lo que evidencia que el vertido se tuvo que producir poco tiempo antes del accidente que motiva la reclamación, máxime tomando en consideración que, como se advierte en el referido atestado, las condiciones climatológicas eran buenas. Esta inmediatez relativiza el deber de la Administración de vigilancia y conservación de las carreteras. Al efecto no cabe pasar por alto que, como se indica en el Informe técnico incorporado al expediente los equipos de conservación no fueron avisados en ningún momento con anterioridad al accidente de la presencia del vertido, por lo que no pudieron actuar a pesar de tener efectivos preparados para cualquier eventualidad. Prueba de la eficiencia de la actuación del servicio de conservación es que tan pronto fueron avisados con posterioridad al accidente procedieron a la limpieza de la mancha, así*

*como de los restos del mismo, de lo que se deja debida constancia en el atestado de la Guardia Civil”.*

En este caso no hubo comunicación alguna de la mancha a los servicios de conservación de la carretera, ni antes ni después del accidente, con lo cual parece evidente que la mancha se evaporó rápidamente al tratarse del mes de agosto, constando igualmente acreditado que existe un servicio de veinticuatro horas para el mantenimiento de la misma así como inspecciones periódicas en las horas de mayor tráfico.

Ni siquiera aceptando que, entre el accidente que manifiesta el testigo y el que motiva la reclamación hayan transcurrido treinta y cinco minutos, no parece que se trate de un espacio de tiempo suficiente para entender que haya existido dejadez en la actuación de la Administración, si ésta no recibe el aviso de la citada mancha.

Como indica la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 11 de marzo de 2011 (Recurso de Apelación 14/2011) *“Siguiendo doctrina del Tribunal Supremo, en los supuestos de obstáculos peligrosos en la calzada, tales como gravilla, arena o machas de aceite, podemos estar en presencia de una intervención extraña a la Administración, pues en el caso de la existencia de tales elementos, como machas de aceite, que puede ser debida al paso de otros vehículos, de modo que solo en el caso de que se acreditara que el servicio de limpieza y mantenimiento de carreteras o vías públicas no había funcionado adecuadamente, o déficit en el mantenimiento del servicio de limpieza de la vía pública, podría dar lugar a declarar la responsabilidad de la Administración pública, pues en otro caso, estaríamos en presencia de una actuación de tercero que rompería el nexo causal y que comportaría la exoneración de su responsabilidad”.*

A juicio de este Consejo no se puede considerar que haya habido un déficit de limpieza de la carretera en el presente supuesto, por lo que debe concluirse en que no existe el nexo causal entre la actuación de la Administración y el daño sufrido por el reclamante.

## CONCLUSIÓN

Procede desestimar la presente reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración por no concurrir los requisitos legales.

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 este Consejo de conformidad con lo establecido en el artículo 3.7 del Decreto 26/2008, de 10 de abril, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid.

Madrid, 20 de julio de 2011