

Dictamen nº: **228/23**
Consulta: **Alcalde de Madrid**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación: **04.05.23**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid aprobado por unanimidad en su sesión de 4 de mayo de 2023, emitido ante la consulta formulada por el alcalde de Madrid, a través del consejero de Administración Local y Digitalización, al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el asunto promovido por D. (en adelante, *“el reclamante”*), sobre reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios sufridos, tras una caída cuando circulaba en patinete eléctrico por la calle Gran Vía, a la altura de la calle Alcalá, y que atribuye a la existencia de un socavón que le hizo perder el equilibrio.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 10 de noviembre de 2020 el interesado antes citado presentó un escrito en una oficina de Correos, solicitando el inicio de un expediente de responsabilidad patrimonial por los daños y perjuicios ocasionados tras una caída sufrida el 31 de diciembre de 2019, cuando *“apenas había pasado una escasa hora de ese día”* y conducía un patinete eléctrico de propiedad privada en la calle Gran Vía, de Madrid. Refiere que, tras salir del n.º 22 de dicha calle, se encontró 200 metros más adelante con un socavón, que le hizo perder el equilibrio, cayendo

al suelo y rodando unos metros, para acabar en el otro lado de la calle, tal y como indica en el croquis que adjunta y también, según afirma, acreditan las fotografías que acompaña (folios 1 a 35 del expediente administrativo).

El reclamante manifiesta en su escrito que el socavón que reflejan las fotos era bastante profundo y, *“si se mete una rueda de un vehículo pequeño, como me pasó a mí, lo más seguro es que se tenga un accidente”*. Añade que, tras meter la rueda del patinete en dicho socavón, perdió el equilibrio, cayó escasos metros más tarde, justo después de la línea agrietada de la carretera y, posteriormente, rodó hasta el otro lado de la vía. Afirma que terminó allí, sin poder moverse, hasta que, minutos más tarde, vino una ambulancia, llamada por los transeúntes presentes en el lugar del accidente. Señala que a la Policía Municipal no le dio tiempo a llegar porque le llevaron inmediatamente a Urgencias, de modo que no hay informe.

Alega que, como consecuencia del accidente, fue dado de alta tras rehabilitación el 8 de julio de 2020, con molestias continuas que aún sufre, lo que le produjo los siguientes perjuicios:

- Dejar obligatoriamente de realizar las prácticas remuneradas de becario en la empresa *“Codeactivos”*.

- Imposibilidad de acudir a clases de la universidad desde el día del accidente, perdiendo el 70% del cuatrimestre, y valorando dicho perjuicio en la cantidad de 1.961,75 euros.

- Tener que trasladarse en taxi para realizar algunas gestiones.

- Inmovilización completa durante casi dos meses, más otro mes con muletas y escayola, que le impidieron todo tipo de actividades, así como rehabilitación durante los siguientes meses hasta ser dado de alta.

- Cicatriz permanente en la zona del ojo derecho de la cara.
- Múltiples rozaduras en todo el cuerpo.
- Rotura de toda la ropa que llevaba en el accidente o cortada en el hospital.

El reclamante afirma que la caída fue presenciada por varias personas que en ese momento se encontraban en la calle, de las que carece de datos, pero que puede aportar el nombre, apellidos y DNI de un testigo, adjuntando una declaración jurada firmada por este.

Cuantifica la reclamación en 35.473,31 euros, tomando en consideración que sufrió una fractura de astrágalo, lesión que tardó en curar 190 días desde el accidente, con la consiguiente rehabilitación (10.222,00 euros + 17.676,00 euros + 5.603,56 euros: total indemnización 33.501,56 euros), a lo que añade el perjuicio de un 70% del curso universitario perdido, que cifra en 1.961,75 euros.

Junto con la reclamación se aporta copia del DNI, informe del SAMUR, informe de alta de Urgencias del Hospital Universitario Fundación Jiménez Díaz, informe de consultas externas del mismo hospital, facturas de inscripción, tasas y matrícula de un centro universitario privado, y declaración jurada y DNI del testigo designado.

Del informe de alta aportado resulta que el reclamante, de 19 años de edad, fue atendido en Urgencias del Hospital Universitario Fundación Jiménez Díaz el 31 de diciembre de 2019 por accidente de monopatín mientras bajaba una cuesta a 40-50km por hora, sin casco ni ningún tipo de protección, saltando desde el vehículo por los aires, impactando contra un bordillo, con traumatismo en rodillas, tórax y traumatismo craneoencefálico. Sin pérdida de conocimiento. Se hace

constar que *“no sabe exactamente el mecanismo de caída, parece que ha rodado, con contusiones múltiples”*.

Tras la exploración física y las pruebas oportunas, el paciente fue valorado por Traumatología que, mediante la realización de un TAC, emitió el juicio clínico de *“fractura de la tuberosidad posterior del astrágalo conminuta no desplazada”*, pautando inmovilización con férula suropédica, deambulacion con muletas o silla de ruedas, pie en alto, frío local y reposo relativo.

SEGUNDO.- Presentada la reclamación, se acordó la instrucción del expediente, conforme a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC).

Mediante oficio de 2 de marzo de 2021 de la jefa del Departamento de Reclamaciones II, se requirió al reclamante para que aportase: partes de baja y alta por incapacidad temporal e informes de alta médica y de alta de rehabilitación; justificantes que acrediten la realidad y certeza del accidente sobrevenido que no hayan sido aportados anteriormente y su relación con la obra o servicio público; declaración de no haber sido indemnizado por compañía de seguros u otras entidades; indicación de si se siguen otras reclamaciones por los mismos hechos así como cualquier medio de prueba del que intentase valerse. El 9 de abril de 2021 el reclamante presenta escrito, cumplimentando el requerimiento.

Con fecha 3 de marzo de 2021, se solicita la emisión de informe a la Policía Municipal y, el mismo día, a la Dirección General de Conservación de Vías Públicas.

El 12 de marzo de 2021 emite informe el jefe de la U.I.D. Centro Sur de la Policía Municipal, en el que afirma que, consultados sus

archivos, no se tienen datos de intervención sobre el hecho descrito, en la fecha indicada.

Con fecha 12 de abril de 2021, la Dirección General de Conservación de Vías Públicas (Departamento de Vías Públicas) emite informe, señalando que la competencia en la conservación del pavimento corresponde a esa dirección general, y está incluida dentro del contrato denominado “*Gestión Integral de Infraestructuras Viarias de la Ciudad de Madrid, Lote 1*”. El informe indica que, tras consultar las aplicaciones informáticas municipales y como se refleja en el informe de la empresa adjudicataria, no se detecta la incidencia que coincida con el desperfecto en el pavimento que motiva la reclamación en la fecha del accidente, 31 de diciembre de 2019. Se hace constar que la incidencia fue creada posteriormente al suceso, con el número de Avisa 6500500 y fecha de recepción 24 de marzo de 2021, de modo que el desperfecto se inspeccionó y se clasificó como tipo A2 el 24 de marzo de 2020.

El informe también indica que podría considerarse imputable a la empresa adjudicataria por incumplimiento del artículo 6.2.1. “*Vigilancia del Estado de los Pavimentos en Vías y Espacios Públicos*”, si se demostrara la relación causa-efecto y el resto de los requisitos, pues el adjudicatario debe llevar a cabo las labores de vigilancia del estado de los pavimentos e introducir las incidencias detectadas en la aplicación informática municipal, si bien, en este caso el aviso para la reparación de la incidencia no estaba creado.

Se señala que el lugar donde se encontraba el desperfecto es en la calzada, en un carril de circulación de vehículos no adecuado para la circulación de un patinete eléctrico pues, según la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que se publica el 23 de octubre de 2018 y entra en vigor el 24 de octubre de 2018, no se puede circular con patinetes eléctricos u otros vehículos de movilidad urbana (VMU)

por la acera, carriles bus, calles con más de un carril por sentido, y por accesos y tramos no semaforizados de la M-30. En este caso, se trata de una calle con más de un carril por sentido que es la calle Gran Vía, 1.

La empresa adjudicataria del contrato es la empresa DRAGADOS, S.A. y el emplazamiento se localiza en el Distrito de Centro, que se corresponde con el lote 1. Por último, el informe refiere que el desperfecto en cuestión se corresponde con un tramo de la calzada con una grieta y un socavón, a la altura de la calle Gran Vía 1, en el Distrito Centro.

El 9 de abril de 2021 el reclamante cumplimenta el requerimiento recibido, y señala que no actúa por medio de representante y que los daños personales son los ya acreditados con la documentación aportada con la reclamación, de los que solicita ser indemnizado, aportando nueva documentación médica.

Mediante oficio de 25 de octubre de 2021, se cita al testigo propuesto por el reclamante para su comparecencia el 25 de noviembre de 2021 en las dependencias municipales. El citado día comparece el testigo, refiriendo, a preguntas del instructor, que es amigo del reclamante y que el día de autos, más tarde de las 12 de la noche, iba 10 metros detrás del reclamante, circulaban ambos en patinete eléctrico bajando la calle Gran Vía y, al incorporarse a la calle Alcalá *“había un bache bastante grande. El reclamante se lo comió entero y fue cuando perdió el control y se cayó...”*. Refiere que circulaban como mucho a 30 km/hora al tratarse de patinetes eléctricos, pues no corren a más velocidad. El testigo indica que el bache era bastante importante, una grieta bastante larga de un metro de largo y unos 12 cm de ancho, que se encontraba justo en la intersección entre la calle Gran Vía y la calle Alcalá. Afirma que había luz, pero que tampoco se veía demasiado bien y que, al no ser obligatoria, no llevaban ningún tipo de protección, salvo la ropa de vestir.

Con fecha 13 de agosto de 2021, se solicitó valoración a ZURICH INSURANCE PLC de los daños alegados por el reclamante, remitiéndose aquella con fecha 25 de noviembre de 2021, indicando que, de conformidad con la documentación obrante en el expediente y sin prejuzgar la existencia de responsabilidades, de conformidad con el baremo de fecha de ocurrencia de los hechos (2020), la valoración de las lesiones asciende a un importe de 3.806,13 €, correspondientes a 92 días de perjuicio personal particular básico (2.908,12 €) y 1 punto de perjuicio funcional (898,01 €).

Por oficio de 13 enero de 2022 se concede trámite de audiencia en el expediente al reclamante, a la mercantil DRAGADOS, S.A., como adjudicataria del contrato de *“Gestión Integral de Infraestructuras Viarias de la Ciudad de Madrid, Lote 1”*, y a su compañía aseguradora.

Con fecha 18 de enero de 2022, un representante de la aseguradora ROYAL & SUN ALLIANCE INSURANCEPLC, sucursal en España, presenta por registro escrito de alegaciones, señalando que ha sido emplazada en virtud de la póliza de seguro voluntario de responsabilidad civil, suscrita con DRAGADOS, S.A., en la que existe una franquicia general de 1.500 €, que se ha producido la caducidad del expediente y que se remite y adhiere íntegramente al contenido del escrito de alegaciones presentado por DRAGADOS, S.A.

En igual fecha, un representante de esta última mercantil presenta escrito de alegaciones, argumentando la caducidad del procedimiento y la ausencia de prueba suficiente que acredite el nexo causal entre los hechos alegados y la producción del daño. Además, se remite al informe del Departamento de Vías Públicas, según el cual, el lugar por donde circulaba el reclamante no es adecuado para la circulación de un patinete eléctrico, de modo que la conducta del perjudicado rompe el

nexo causal y, en todo caso, el suceso acaeció de madrugada, con escasa visibilidad.

Respecto a la valoración de la indemnización, concluye que no se han probado, justificado, ni acreditado los daños que se mencionan de contrario. Por último, señala que ha cumplido con sus obligaciones como adjudicataria del contrato de *“Gestión Integral de Infraestructuras Viarias de la Ciudad de Madrid”* y que la conservación de los elementos con desperfectos a los que se refiere la reclamación no está incluida en dicho contrato.

Tras comparecencia personal del reclamante y vista del expediente el 4 de mayo de 2022, presenta escrito el 26 de mayo de 2022, en el que muestra su disconformidad con la valoración de la aseguradora municipal, afirma que sí estaba habilitado para circular por dicha vía *“pues no hay más que ver todos los días cómo la gente circula con patinete por la calzada con dos carriles y no está prohibido...”* y reitera que fue el estado de dicha calzada lo que provocó el accidente.

Finalmente, el día 22 de marzo de 2023 el subdirector general de Responsabilidad Patrimonial de la Dirección General de Gestión del Patrimonio dicta propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación, al no considerar acreditada la relación de causalidad entre los daños sufridos por la reclamante y el funcionamiento de los servicios públicos municipales ni concurrir la antijuridicidad del daño.

TERCERO.- El día 30 de marzo de 2023 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.

A dicho expediente se le asignó el número 179/23, y su ponencia correspondió, por reparto de asuntos, al letrado vocal D. Francisco

Javier Izquierdo Fabre, 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 4 de mayo de 2023.

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.c) 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 LPAC de conformidad con su artículo 1.1, con las particularidades previstas para los procedimientos de responsabilidad patrimonial en los artículos 67, 81 y 91. Su regulación debe completarse con lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en lo sucesivo, LRJSP), cuyo capítulo IV del título preliminar se ocupa de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas.

El reclamante ostenta legitimación activa, al tratarse de la persona perjudicada por el accidente que alega, producido por una defectuosa conservación de la vía pública.

La legitimación pasiva del Ayuntamiento de Madrid deriva de la titularidad de las competencias de infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad, ex artículo 25.2. d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, en la redacción vigente en el momento de los hechos.

En lo relativo al plazo de presentación de la reclamación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67.1 LPAC, el derecho a reclamar responsabilidad patrimonial a la Administración prescribe al año de manifestarse el efecto lesivo y de que se haya determinado el alcance de las secuelas.

En el caso que nos ocupa, el accidente tuvo lugar el día 31 de diciembre de 2019, por lo que la reclamación, presentada el día 10 de noviembre de 2020, ha sido formulada en plazo.

El procedimiento seguido no adolece de ningún defecto de anulabilidad o nulidad, por cuanto se han llevado a cabo todas las actuaciones necesarias para alcanzar adecuadamente la finalidad procedimental y, así, se ha solicitado el informe preceptivo previsto en el artículo 81 de la LPAC a la Dirección General de Conservación de Vías Públicas (Departamento de Vías Públicas), del Ayuntamiento de Madrid.

De igual modo, se ha practicado la prueba testifical propuesta por el reclamante en su escrito y, posteriormente, se ha conferido audiencia tanto al propio reclamante como al resto de los interesados en el procedimiento, que han formulado alegaciones en el sentido ya expuesto. Finalmente, se ha dictado propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación.

Por tanto, debe concluirse que la instrucción del procedimiento ha sido completa, sin que se haya omitido ningún trámite que tenga carácter esencial o que resulte imprescindible para resolver.

Se observa, no obstante, el dilatado periodo de tiempo transcurrido desde la presentación de la reclamación, muy por encima del plazo de seis meses establecido para resolver y notificar la resolución. No obstante, el transcurso del plazo no exime a la Administración de su obligación de resolver expresamente y sin vinculación alguna con el sentido del silencio desestimatorio producido ni, en consecuencia, a esta Comisión Jurídica Asesora de informar la consulta.

TERCERA.- La responsabilidad patrimonial de la Administración se rige por el artículo 106.2 de la Constitución Española 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 LRJSP, completado con lo dispuesto en materia de procedimiento en la ya citada LPAC.

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 no cabe plantearse una posible responsabilidad de la Administración sin la existencia de un daño real y efectivo a quien solicita ser indemnizado. En este sentido recuerda la Sentencia de 13 de febrero de 2018 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (recurso 597/2017), con cita de la jurisprudencia del Tribunal Supremo 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 quien a su vez ha de soportar la carga de la prueba de la realidad del daño efectivamente causado”*.

En el presente caso, resulta acreditado en el expediente que el reclamante fue diagnosticado el 31 de diciembre de 2019 de una *“fractura de la tuberosidad posterior del astrágalo conminuta no desplazada”*.

El reclamante alega que la caída fue consecuencia del mal estado de la calzada, pues introdujo la rueda de su patinete eléctrico *“en un socavón bastante profundo”*, perdiendo el equilibrio.

Aporta como prueba de su afirmación diversos informes médicos, el informe de atención del SAMUR, varias fotografías del supuesto lugar del accidente, y la declaración jurada de un testigo, quien ha comparecido posteriormente en dependencias municipales a ratificar el contenido de su testimonio.

En relación con los informes médicos, es doctrina reiterada de este órgano consultivo (*v.gr.* dictámenes 168/16, de 9 de junio, 378/16, de 11 de agosto y 458/16, de 13 de octubre) que sirven para acreditar la realidad de los daños, pero no prueban la relación de causalidad entre éstos y el funcionamiento del servicio público porque los firmantes de los mismos no fueron testigos directos de la caída, limitándose a recoger lo manifestado por la paciente en el informe como motivo de consulta. En el mismo sentido, el informe médico pericial aportado sólo sirve para determinar la valoración de los eventuales daños físicos ocasionados por el accidente, pero no acredita las circunstancias de este.

En particular, sobre los informes del SAMUR, es doctrina de esta Comisión Jurídica Asesora que, al igual que los anteriores, no sirven para acreditar la mecánica de la caída porque sus firmantes no fueron testigos directos de la misma, y que solo sirven para probar la fecha, la hora y el lugar en la que tuvo lugar la asistencia sanitaria de emergencia y los daños que sufría el reclamante. En este sentido, no debemos dejar de reseñar que, si bien el reclamante refiere en su escrito que la caída tuvo lugar escasamente una hora después de las 12 de la noche y *“minutos más tarde, vino una ambulancia”*, el SAMUR refleja como hora de atención las 02:50 horas del día 31 de diciembre de 2019, en un número de la calle Alcalá, de Madrid, alejado del supuesto lugar donde se encontraba el desperfecto. Además, los servicios de emergencias consignan también en su informe que el accidente tuvo lugar con un monopatín y no con un patinete eléctrico, y así figura

también en el informe de alta emitido por el Servicio de Urgencias del Hospital Universitario Fundación Jiménez Díaz.

Tampoco las fotografías adjuntas sirven para acreditar el nexo causal entre los daños sufridos y el funcionamiento de los servicios públicos municipales porque, como es doctrina reiterada de esta Comisión Jurídica Asesora, las fotografías, aunque muestren un desperfecto en la acera, no prueban que la caída estuviera motivada por dicho defecto en el pavimento ni la mecánica de la caída (*v.gr.* dictámenes 168/16, de 9 de junio y 458/16, de 13 de octubre). Además, en el presente supuesto, se desconoce la fecha en que fueron realizadas y, en todo caso, se trata de fotografías tomadas muy cerca del desperfecto, lo que impide que puedan valorarse correctamente porque, como señala la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 6 de octubre de 2017 (recurso de apelación 32/2017): *“éstas han sido realizadas desde un punto de vista muy bajo, de tal modo que el desperfecto parece mayor. Efectivamente, para poder valorar sin problemas el estado del suelo, se necesitan fotografías que permitan ver la acera desde la altura de la vista de una persona que va caminando”*.

La importancia de la prueba testifical en los procedimientos de responsabilidad patrimonial derivados de caídas es capital, tal y como reconoció el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en Sentencia de 5 de abril de 2018 (recurso 635/2017), donde señaló que *“(...) no existe prueba fehaciente de la mecánica de la misma, es decir cómo fue, por cuanto no existen testigos oculares, ni tampoco ninguna otra prueba que acredite que la caída se produjo como dice la actora”*.

En este caso, resulta indudable que el testigo (un amigo del reclamante) está incurso en la causa de tacha del artículo 377.1. 1º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, aunque ello no constituye en modo alguno un impedimento para testificar, sino que sólo debe ser tenido en cuenta al analizar el valor y la fuerza probatoria de tales declaraciones

testificales (dictámenes 146/22, de 15 de marzo y 440/21, de 21 de septiembre entre otros). Como decimos, la concurrencia de una causa de tacha no implica la pérdida de valor del testimonio, sino que tan sólo supone una advertencia a la hora de su valoración.

Ahora bien, llama la atención, en el presente supuesto, que, mencionando el reclamante en su escrito la existencia de varios “*transeúntes*” que llamaron a los servicios de emergencias, sólo haya aportado al procedimiento la declaración de una persona de su entorno que, además, a la vista de los informes obrantes en el expediente, incurre en ciertas contradicciones en su testimonio. En efecto, como ya señalábamos anteriormente, el testigo sitúa la hora del accidente pasada la media noche, y en un punto alejado del lugar en que intervinieron los servicios de emergencias los cuales, además, señalan como hora de intervención las 02:50 horas de la madrugada. Incluso, cabe indicar que todos los informes médicos que obran en el expediente, en cuanto a las circunstancias del accidente, con base, entendemos, en lo manifestado al efecto por el propio accidentado, refieren que el reclamante circulaba en monopatín, que no en patinete eléctrico, y a una velocidad de 40/50 km/hora, superior a la señalada por el testigo y a la permitida legalmente.

Consecuentemente, no es posible considerar acreditada la relación de causalidad entre los daños sufridos y el funcionamiento del servicio público puesto que, como se recoge en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 30 de marzo de 2017 (recurso 595/2016), “*existen dudas sobre la dinámica del accidente pues con los datos que obran en las actuaciones no es posible determinar con certeza cómo acontecieron los hechos*”.

QUINTA.- No obstante, aun en la hipótesis de que el reclamante se cayera a consecuencia del desperfecto que se muestra en las fotografías, su propia conducta habría ocasionado la ruptura del nexo causal.

Así, cabe señalar, en cuanto al vehículo del accidentado que, ya se tratara de un monopatín o de un patinete eléctrico, no estaría autorizado para circular por dicha vía según la normativa vigente en el momento del accidente, a saber, la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, aprobada por Acuerdo del Pleno, de 5 de octubre de 2018. En efecto, su artículo 177, relativo a la *“Circulación de Vehículos de Movilidad Urbana (VMU)”*, refiere lo siguiente: *“A) Con carácter general, se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones. B) Los VMU podrán circular por ciclocalles, carriles bici, pistas bici, por la calzada de calles integradas dentro de las zonas 30, respetando la prioridad del peatón, y por las calles en que en todos sus carriles la velocidad máxima de circulación sea de 30 km/h, siempre que la anchura del vehículo lo permita en condiciones de seguridad”*.

Por su parte, el artículo 17, en cuando a la velocidad permitida, establece que *“con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas, será el establecido en el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre. La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en esta misma norma para zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad urbana y otras vías y vehículos...”*.

En consecuencia, tratándose de una calle, la Gran Vía, de Madrid, con más de un carril en cada sentido de la circulación, y no estando limitada en ellos la velocidad a 30 km/hora, el patinete eléctrico que,

supuestamente, utilizaba el reclamante no estaba autorizado para circular por dicha vía.

De igual modo, si, en su caso, tal vehículo hubiera sido un monopatín, el artículo 180 de la misma norma determina que *“1. Los patines y patinetes sin motor, monopatines o aparatos similares sin propulsión motorizada podrán transitar: a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona que no exceda los 5 kilómetros por hora, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones. b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas...”*, no estando permitida tampoco la circulación por la referida vía con tal medio de transporte.

Además, cabe reseñar, siguiendo en este punto lo indicado en el dictamen 338/2020, de 15 de octubre, del Consejo Consultivo de Castilla y León, que, si el vehículo conducido por el reclamante circulaba, como se recoge en los diferentes informes médicos, a 40/50 km/hora, o, incluso, a 30 km/hora, como refiere el testigo designado en su declaración, hay que tener en cuenta la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 2019/S-149 TV-108 sobre *“Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos”*, en su apartado 6.2, relativo a los *“Vehículos comercializados como VMP o que no encajan en esta tipología de vehículos”*, que señala que *“si el vehículo desarrolla una velocidad superior a 25 km/h no tiene la consideración de VMP. En estos supuestos existen las siguientes opciones: (...) b) El aparato o vehículo, que aparentemente ofrece prestaciones superiores a un VMP, no cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 168/2013. En este caso, el vehículo no puede circular por las vías objeto de regulación. Procederá formular denuncia por carecer de autorización administrativa para circular (opción*

1.1.5A), con sanción de 500 €. Así mismo, también procederá la inmovilización y el depósito. Dentro de este grupo se incluyen los casos de VMP que hayan sido manipulados para alterar la velocidad o las características técnicas”.

En todo caso, y para concluir, cabe reseñar que la doctrina de los diferentes órganos consultivos incide en la especial diligencia y cuidado que se exige al usuario de este tipo de vehículos, en atención a sus particulares características. Así, el dictamen 338/2020, de 15 de octubre, del Consejo Consultivo de Castilla y León señala que “...así las cosas, la especial diligencia que imponía al conductor el uso de una vía reservada a ciclos podía haberse manifestado en este supuesto en la utilización de casco que, aunque no fuera obligatorio según las ordenanzas, hubiese evitado o reducido en gran medida el traumatismo craneal producido; por la detención del VMP para salvar la grieta sin dificultad, teniendo en cuenta la visibilidad de tal desperfecto; o bien, por la reducción al mínimo de su velocidad. La falta de adopción de estas cautelas lleva a este Consejo a considerar que en este caso la causa del accidente se sitúa en la esfera de imputabilidad de la víctima, lo que determina la quiebra de una eventual relación de causalidad entre el daño y el funcionamiento del servicio público necesaria para declarar la responsabilidad patrimonial y conduce a desestimar la reclamación planteada”.

En el mismo sentido, el dictamen 276/22, de 6 de julio, del citado órgano consultivo, refiere que “...el patinete eléctrico es un vehículo no exento de riesgo, por lo que su uso exige un control continuo de su funcionamiento, así como de la vía por la que se circula con el fin guardar el equilibrio, pues cualquier obstáculo, por mínimo que sea, puede provocar la pérdida de aquel y la consiguiente caída. Ha de tenerse en cuenta que, según su relato, el reclamante de 73 años de edad circulaba a 12 km hora por el carril bici, de modo que debió haber extremado la precaución, lo que le hubiera permitido esquivar el imbornal, máxime

cuando el percance acaeció a plena luz del día y en una recta (documental fotográfica), con lo que era visible la no uniformidad del pavimento. En consecuencia, el origen del daño estaría localizado en la esfera de imputabilidad de la víctima, al no cumplir con la diligencia exigible en el control de la propia circulación, extremando la precaución, lo que rompe el nexo causal entre el funcionamiento de los servicios públicos y el daño sufrido”.

Por último, el dictamen 9/21, de 28 de enero, del Consejo Consultivo de Asturias indica que *“...no cabe obviar, además, la inestabilidad de este tipo de vehículos y la posible concurrencia de la falta de destreza y atención al circular, ajenas en todo caso al funcionamiento del servicio. En definitiva, delimitado en términos de razonabilidad el estándar de diseño y conservación exigible, en el supuesto planteado nos encontramos ante la concreción del riesgo asumido por quien se desplaza en un vehículo de movilidad personal por el espacio habilitado para ello”.*

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

CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada al no haberse acreditado la relación de causalidad entre el daño alegado y el funcionamiento del servicio público.

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, a 4 de mayo de 2023

La Presidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen nº 228/23

Excmo. Sr. Alcalde de Madrid

C/ Montalbán, 1 – 28014 Madrid