

Dictamen n<sup>o</sup>: **247/11**  
Consulta: **Consejero de Transportes e Infraestructuras**  
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**  
Aprobación: **18.05.11**

**DICTAMEN** de la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid, emitido por unanimidad, en su sesión de 18 de mayo de 2011, sobre consulta formulada por el Consejero de Transportes e Infraestructuras, al amparo del artículo 13.1.f).1<sup>o</sup> de su Ley Reguladora, 6/2007, de 21 de diciembre, en el asunto antes referido y promovido por A.F.P.M., L.M.B., B.R.B. y G.P.R., por el fallecimiento de R.P.M., hijo, cónyuge y padre de los reclamantes, como consecuencia de un accidente sufrido en el punto kilométrico 12,600 de la carretera M-513.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El día 8 de abril de 2011 tuvo entrada en el registro del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid solicitud de dictamen preceptivo, cursada a través del Consejero de Transportes e Infraestructuras, en relación con el expediente de responsabilidad patrimonial en el ámbito vial, arriba referenciado correspondiendo su estudio, por reparto de asuntos, a la Sección IV, presidida por la Excm. Sra. Consejera Dña. Cristina Alberdi Alonso, que firmó la oportuna propuesta de dictamen, siendo deliberado y aprobado, por unanimidad, en Comisión Permanente de este Consejo Consultivo, en su sesión de 18 de mayo de 2011.

El escrito solicitando el dictamen preceptivo fue acompañado de documentación que, adecuadamente numerada y foliada, se consideró suficiente.

**SEGUNDO.-** Por escrito dirigido a la Consejería de Transportes e Infraestructuras, presentado en la Oficina de Registro de la citada Consejería el 26 de julio de 2010 M.E.B., en representación de los reclamantes anteriormente citados, formula solicitud de responsabilidad patrimonial de la Comunidad de Madrid por los daños sufridos como consecuencia del fallecimiento de R.P.M., hijo, cónyuge y padre de los reclamantes, como consecuencia de un accidente sufrido con el vehículo matrícula aaa, en el punto kilométrico 12,600 de la carretera M-513. De acuerdo con el escrito de los interesados, el día 12 de enero de 2010, R.P.M. circulaba por la citada carretera, *“cuando en un puente situado en tramo curvo y sin iluminación a la altura del punto kilométrico 12,600, en el término municipal de Boadilla del Monte, los neumáticos de su vehículo perdieron por completo la adherencia al pavimento, al transitar por una placa de hielo que ocupaba todo el ancho de la calzada, originando esta circunstancia el desplazamiento y deslizamiento del automóvil al carril de sentido contrario, en el que colisionó frontolateralmente con el autobús A, matrícula bbb, que transitaba con dirección a Boadilla del Monte”*.

Como consecuencia del accidente, falleció el conductor del Citroën Xara, hijo, cónyuge y padre de los reclamantes.

Los interesados cuantifican el importe de su reclamación en 186.694,63 euros, por daños morales que se desglosan del siguiente modo: por el daño moral derivado del fallecimiento de su hijo les correspondería a A.P.M. y L.M.B. una indemnización de a 11.007,93 euros, para cada uno de ellos; por el daño moral derivado del fallecimiento de su marido a B.R.B. le

correspondería una indemnización de 116.243,84 euros y por el daño moral derivado del fallecimiento de su padre a G.P.R., 48.434,93 euros.

Los reclamantes solicitan en su escrito de inicio del expediente de responsabilidad patrimonial que se solicite como prueba al observatorio meteorológico de la zona en la que se produjeron los hechos, informe sobre la temperatura máxima, mínima y media del día del accidente y de los tres días anteriores y posteriores a la fecha del siniestro.

Con dicho escrito se acompaña, copia de la escritura de poder general para pleitos otorgada por los reclamantes a favor de M.E.B., Informe Atestado de la Dirección General de la Policía y Guardia Civil de 13 de enero de 2010, certificado de defunción de R.P.M., Informe Clínico Asistencial de la asistencia sanitaria prestada a éste último por el SUMMA 112, parte de defunción del SUMMA 112, informe de autopsia del cadáver de R.P.M., Informe Técnico de la Dirección General de la Policía y Guardia Civil de 1 de febrero de 2010, complementario al anteriormente citado de 13 de enero de 2010 (Documento nº 1).

**TERCERO.-** Presentada la reclamación, se acordó la instrucción del expediente, de acuerdo con lo previsto en el R.D. 429/1993, de 26 de noviembre.

A efectos de emisión del presente dictamen es de interés, además de los documentos indicados en el antecedente SEGUNDO, los que siguen:

1. Solicitud de informe al Área de Conservación de la de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, de 24 de agosto de 2010 (Documento nº 2).

2. Escrito del Área de Conservación de Carreteras de 21 de diciembre de 2010 por el que remite el informe emitido por la empresa encargada de la conservación de la zona, Madrid Oeste U.T.E. que declara:

*“- El punto kilométrico 12,600 de la M-513 pertenece a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.*

*- El siniestro se produce a las 23.40 horas del martes 12 de enero de 2010 en el puente sobre el río Guadarrama. Según todos los equipos de emergencia actuantes, la calzada se encontraba mojada en los extremos del puente y deslizante supuestamente por hielo sobre el tablero del puente.*

*- La señalización del tramo se encuentra correctamente descrita en el Informe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, apreciándose en el mismo el buen estado de la señalización, la presencia de señales de aviso de peligro por curvas y la recomendación de velocidad máxima de 70 Km./h. (señales P-14b y S-7) en el sentido de circulación del autobús y la prohibición de circular a más de 70 Km./h. (señal R-301) el en sentido de circulación del vehículo de R.P.M.*

*- Desde las 23 horas del día 10 de enero de 2010 en el que se activó el Plan de Protección Civil ante inclemencias invernales en su nivel de gravedad 2 se movilizó la totalidad de equipos... entre las 0 horas del día 11 de enero de 2010 y las 21 horas de ese mismo día. Los días 12 y 13 de enero se dispusieron permanentemente tres camiones al haber bajado en intensidad el temporal, realizando ambos días tareas de vialidad invernal en las carreteras de la zona y en particular en la M-513.*

*- Los equipos de conservación no fueron avisados con anterioridad al accidente... en el día y hora en que se produjo el accidente al no haber recibido ninguna llamada telefónica no se produjo ninguna actuación de los servicios de emergencia previa a la limpieza de los restos del accidente y al extendido de sal en la Zona.*

*- En las fechas del accidente existía una predicción pública de fenómenos meteorológicos adversos en cuanto a posibles heladas en zonas de montaña, ampliamente difundida por radio y televisión. No obstante, en*

*el informe de la Guardia Civil se estima como causa principal o eficiente del accidente la velocidad inadecuada para el trazado de la vía y condiciones en que se encontraba la calzada (placas de hielo) por parte del conductor del turismo*”. Con el informe se adjunta copia del parte de accidente con daños materiales, cuatro fotografías de los vehículos siniestrados, copias de los escritos de fax remitidos por el 112 a los Ayuntamientos y Organismos de Activación del Plan de Protección Civil ante inclemencias invernales correspondientes a los días 10, 11, 12 y 13 de enero de 2010, informe de Previsión Meteorológica emitido por la empresa B, remitido a la empresa encargada de la conservación de la carretera los días 11 y 12 de enero de 2010, y partes de operaciones de la UTE sobre los trabajos realizados en los días 11, 12 y 13 de enero de 2010 (Documento nº 3).

3. Notificación del trámite de audiencia al representante de los reclamantes con remisión de los informes incorporados al expediente, efectuada el 10 de enero de 2011. No consta que se hayan formulado alegaciones (Documento nº 4).

4. Propuesta de resolución de la Secretaría General Técnica de Transportes e Infraestructuras, de 16 de marzo de 2011, desestimando la reclamación por inexistencia de la relación de causalidad entre los daños sufridos y el funcionamiento de los servicios públicos, porque R.P.M. debió adaptar la conducción a las circunstancias de la carretera y meteorológicas, esto es, a la existencia de carretera en la que se advertía de la existencia de curvas y la recomendación de velocidad máxima a 70 Km./h, *“lo que unido a las circunstancias climatológicas existentes en el momento determina la ausencia total de responsabilidad de la Administración a la que se reclama, al haber quedado demostrado que, en el proceso desencadenante del daño reclamado, no ha incidido en ningún momento la negligencia en el funcionamiento del servicio público necesaria para poder determinar la*

*responsabilidad de la Administración titular de la vía por los daños causados”* e informe del Secretario General Técnico de 1 de febrero de 2010 (Documentos 5 y 6).

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 la cuantía de la reclamación superior a quince mil 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).

**SEGUNDA.-** Como resulta de los antecedentes, el procedimiento de responsabilidad patrimonial se inició a instancia de interesados, y su tramitación se encuentra regulada en 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), desarrollados en 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.

Los reclamantes solicitan indemnización por los daños y perjuicios que les ha causado por la muerte de su hijo, marido y padre por el accidente de circulación sufrido en la M-513. El daño que se les habría irrogado a los

reclamantes sería, pues, de índole moral. A este respecto, como tiene declarado abundantísima jurisprudencia, la indemnización a favor de los perjudicados en caso de fallecimiento de una persona se fija “*iure proprio*”, es decir, por el perjuicio personal causado a quien se encontraba con el difunto vinculado con un lazo de parentesco, afectividad o convivencia, y que, precisamente por ese fallecimiento, sufre un daño susceptible de indemnización, daño que se califica de daño moral (*vid.* por todas, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra núm. 1089/2003, de 17 de octubre). El daño moral es un daño personalísimo, que sólo puede ser reclamado por quien lo sufre, o por un tercero, siempre que aquél le hubiera conferido su representación o, en el caso de ser menor o incapacitado, ostente su representación legal (*vid.* por todas, la Sentencia del Tribunal Supremo –Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª- de 30 de diciembre de 2002).

Concurre en los reclamantes la condición de interesados (exigida por mor de los artículos 31 y 139.1 de la LRJAP-PAC), por haber sufrido un daño moral a consecuencia del fallecimiento de su hijo, marido y padre y, en consecuencia, ostentan legitimación activa para promover la presente reclamación patrimonial.

Asimismo, se encuentra legitimada pasivamente la Comunidad de Madrid, en cuanto que titular de la carretera M-513, cuyo defecto de conservación, según la reclamante, ha causado el accidente. En efecto, la existencia de una placa de hielo en la calzada, que se encuentra en el origen del presente expediente, entra de lleno dentro de las competencias de la Administración frente a la que se dirige la reclamación, en virtud de lo establecido en el artículo 1 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y en su Reglamento, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo. El artículo 1 de la Ley señala que “*el objeto de la presente Ley es la definición de la red viaria de la Comunidad de*



*Madrid, así como la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de la misma, en el marco de su relación con ordenación territorial, el planeamiento urbanístico y el transporte”.*

En cuanto al plazo para la interposición de la reclamación es de un año, contado desde que ocurrió el hecho o el acto que motiva la indemnización, o de manifestarse su efecto lesivo (cfr. artículo 142.5 de la LRJAP). En el presente caso, el fallecimiento de R.P.M. como consecuencia del accidente ocurrió el 12 de enero de 2010 y la reclamación se presenta el 26 de julio de 2010. Por tanto, la reclamación está presentada en plazo.

**TERCERA.-** El procedimiento se ha instruido cumpliendo los trámites preceptivos previstos en la legislación mencionada en la anterior consideración. Especialmente, se ha recabado informe del servicio cuyo funcionamiento supuestamente ha ocasionado el daño y se ha evacuado el trámite de audiencia exigidos en los artículos 10 y 11 del Real Decreto 429/1993, respectivamente, y en los artículos 82 y 84 LRJ-PAC.

**CUARTA.-** Como es sabido, la responsabilidad patrimonial de la Administración se rige por el artículo 106.2 de la Constitución, y por el Título X, Capítulo Primero, además de la Disposición Adicional 12ª, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común y por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo. La doctrina del Tribunal Supremo, que plantea el estado de la cuestión en responsabilidad patrimonial de la Administración –v. 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-, entiende que esa responsabilidad comporta el derecho de los particulares a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión resulte 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 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, 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.

No obstante, también ha declarado de forma reiterada el Tribunal Supremo (por todas, sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el referido principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, aun de forma mediata, indirecta o concurrente, de manera que, para que exista aquélla, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido, y que la socialización de riesgos que justifica la responsabilidad objetiva de la Administración cuando actúa al servicio de los intereses generales no permite extender dicha responsabilidad hasta cubrir cualquier evento, lo que, en otras palabras, significa que la prestación por la Administración de

un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla 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 se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

**QUINTA.-** En el caso que nos ocupa está acreditado el fallecimiento de una persona, mediante informe médico, que provoca un *“daño moral cuya existencia no necesita prueba alguna y ha de presumirse como cierto”* (Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 2004 –recurso 7013/2000- y en similar sentido la Sentencia de 25 de julio de 2003 –recurso 1267/1999-) y que jurisprudencia consolidada ha admitido como supuesto de lesión indemnizable (Sentencias del Tribunal Supremo de 27 de noviembre de 1993 –recurso 395/1993-, 19 de noviembre de 1994 –recurso 12968/1991- y 28 de febrero de 1995 –recurso 1902/1991-), aunque de difícil valoración económica. No habiéndose reclamado ni acreditado la dependencia económica de los reclamantes respecto del finado, el daño se circunscribe al estrictamente moral.

Acreditada la realidad del daño es necesario examinar si existe relación de causalidad entre el daño sufrido y el funcionamiento del servicio público del mantenimiento de las carreteras y el daño sufrido por la falta de limpieza adecuada del barro y agua, y que pudo tener, al parecer, su influjo causal en el acaecimiento del accidente, esto es, si existe nexo causal.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª) núm. 897/2005, de 14 de octubre, que contempla igualmente el caso de una reclamación de responsabilidad patrimonial en solicitud de indemnización por los daños

causados tras accidente de circulación, ocasionado por la presencia de una placa de hielo en la calzada por la que el vehículo circulaba, que propició la pérdida de control del mismo y su salida de la carretera- la que afirma que:

*“Corresponde a la parte actora 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 que, para el caso que nos ocupa, supone que le incumbe probar la existencia del accidente y que los daños sufridos derivan del mal estado de la calzada. Una vez acreditado dicho extremo, y en virtud del principio de responsabilidad objetiva que rige en materia de responsabilidad patrimonial administrativa, la carga de la prueba se desplaza hacia la Administración que debe probar las causas de exoneración, como puedan ser la culpa exclusiva de la víctima o la concurrencia de otros posibles factores que hayan podido influir en la causación de los hechos, o la existencia de fuerza mayor”.*

Resulta probado en el expediente que, en el lugar en el que se produjo el accidente existía una placa de hielo. Así se recoge en el informe técnico por accidente de circulación de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil en el que, sobre las condiciones de la vía señala: *“existían placas de hielo sobre el asfalto, formadas como consecuencia de la baja temperatura, en unos 100 metros anteriores y posteriores al punto de colisión, lo cual ocasionaba que la calzada se encontrara deslizante”.*

Los reclamantes alegan que no se habían adoptado las medidas necesarias para evitar que se formaran placas de hielo y que no estaba señalizada su posible formación y existencia.

Resulta necesario analizar si en el presente caso existe una deficiente de conservación de la carretera, comportamiento omisivo de la administración, determinante de un anormal funcionamiento del servicio público, pues lo contrario supondría encontrarnos ante un sistema de aseguramiento universal, al margen de los presupuestos requeridos para que juegue la responsabilidad administrativa.

En este sentido, el Tribunal Superior de Justicia de Navarra en Sentencia de 30 de septiembre de 2004 (JUR 2004\304721) sobre la obligación de conservación de las carreteras declara: *“no se encuentra acreditada la existencia de omisión de ningún específico deber de conservación de las vías públicas, pues si con carácter general, a tenor de los deberes que son exigibles a la Administración esta debe señalar los obstáculos que surjan, e incluso eliminar la nieve o el hielo, ya se de forma mecánica o arrojando productos que palien o eviten sus efectos, estas obligaciones ante la anomalía que suponen efectos meteorológicos como los que nos ocupan, está en función de las condiciones de tiempo y lugar, pues como estándar de las obligaciones exigibles a la Administración, no puede entenderse que la misma pueda dar una respuesta inmediata evitándolo tales efectos meteorológicos que solo son debidos a causas naturales. Por consiguiente, siempre se deberá mediante los servicios de limpieza viaria proceder a evitar los efectos propios del hielo, pero la intervención de tales servicios no puede surgir por generación espontánea siempre que se produce un descenso de temperaturas. Tal nivel de eficacia de los servicios públicos no es el exigible, se reitera como estándar en función de los valores aceptados al momento actual, y de lo que a tenor de los mismos puede resultar racionalmente exigible a la Administración.*

*Por ello, teniendo en cuenta que nos encontramos ante una vía pública que no forma parte de la red principal (carretera comarcal) no puede ser exigible a la Administración ante la aparición de hielo una tan pronta*

*intervención como la que exigiría la pretensión del actor, ya que es un fenómeno meteorológico común la aparición de hielo en período invernal, sin ni tan siquiera deber señalizar este evento en vías secundarias, y ante este hecho el conductor debe atemperar la circulación a las condiciones de tiempo y lugar que este evento climático hacen exigible”.*

Pues bien, según resulta del informe de U.T.E. encargada de la conservación de la carretera: *“El siniestro se produce a las 23.40 horas del martes 12 de enero de 2010 en el puente sobre el río Guadarrama. Según todos los equipos de emergencia actuantes, la calzada se encontraba mojada en los extremos del puente y deslizante supuestamente por hielo sobre el tablero del puente... En las fechas del accidente existía una predicción pública de fenómenos meteorológicos adversos en cuanto a posibles heladas en zonas de montaña, ampliamente difundida por radio y televisión... Desde las 23 horas del día 10 de enero de 2010 en el que se activó el Plan de Protección Civil ante inclemencias invernales en su nivel de gravedad 2 se movilizó la totalidad de equipos... entre las 0 horas del día 11 de enero de 2010 y las 21 horas de ese mismo día. Los días 12 y 13 de enero se dispusieron permanentemente tres camiones al haber bajado en intensidad el temporal, realizando ambos días tareas de vialidad invernal en las carreteras de la zona y en particular en la M-513”.*

Para documentar todos estos extremos, la propia U.T.E. adjunta con su informe amplia documentación, remitida por el Organismo Autónomo Madrid 112, relativa a la activación del Plan de Protección Civil para inclemencias invernales ante la información ofrecida por la Agencia Estatal de Meteorología sobre *“fenómenos de alerta naranja y alerta amarilla por temperaturas mínimas y nevadas los días 10 y 11 de enero de 2010 en la Comunidad de Madrid”* en los que se indica que para esos dos días, 10 y 11 de enero, se activó el plan en su nivel de gravedad 2, y para el día siguiente, día del accidente, se activa el nivel de gravedad 1 dada *“la*

*intensidad y duración de la nevada que se está produciendo”, mientras que para el día 13 se ordena la desactivación del citado plan al “haber desaparecido las causas que motivaron el pasado día 12 de enero de 2010 la activación del plan de inclemencias invernales en su nivel de gravedad para los municipios de alto riesgo”.*

También se adjunta documentación de B, de previsión meteorológica para esos días 11, 12 y 13 de enero, en la que se indica la alerta por nieve, y se describe detalladamente por tramos horarios la situación existente en ese momento, indicándose para el día 12 de enero de 2010, de las 18.00 horas a las 00.00 horas: *“la cota baja de nuevo, hasta rozar los 900/1000 m. al final del día. Entre las 18.00 h. y las 21.00 h. aún con riesgo de nieve/aguanieve en Navacerrada, mientras que en el resto la probabilidad de precipitaciones disminuye. A partir de las 21.00 h. los chubascos de nieve/aguanieve de zonas altas irán remitiendo. Cantidades máximas estimadas a 1800 m. en torno a los 1 cm/6 horas”.*

Circunstancias que eran sobradamente conocidas por los ciudadanos de la Comunidad de Madrid en cuanto que se estaba en situación de alerta de nevadas, difundándose una serie de recomendaciones en los medios de comunicación en relación con el temporal, que incluían consejos tales como *“evitar en la medida de lo posible los desplazamientos por carretera en las zonas afectadas por la nieve”, “disponer de cadenas (...) para su colocación”,* es decir, la situación en las carreteras era complicada, por lo que se advertía a la población de que extremaran las precauciones y se evitara, en lo posible, los desplazamientos por las mismas.

Por tanto, debe concluirse que la Administración actuó correctamente.

Además, también resulta acreditado en el expediente que el conductor del vehículo Citroen Xsara circulaba a una velocidad inadecuada.



Según el atestado en lugar del accidente, de la M-513 sentido M-600 existía: señalización vertical “a 360 metros anteriores al punto de colisión, señal de Indicación General-Velocidad máxima aconsejable 70 Km./h (S-7) durante un kilómetro. Adosada a esta señal de Advertencia de peligro-Curvas peligrosas hacia la izquierda (P-14b). A 130 metros anteriores al punto de colisión, señal de Advertencia de peligro-intersección con prioridad sobre vía derecha (P1-a). Adosada a esta señal de Prohibición-Velocidad máxima 70 Km./h (R-301)”. Y para el sentido M-503: “A 550 metros anteriores al punto de colisión señal de Indicación General-Velocidad máxima aconsejable 70 Km./h (S-7) durante un kilómetro. Adosada a esta señal de Advertencia de peligro-Curvas peligrosas hacia la derecha (P-14a). A 250 metros anteriores al punto de colisión señal de Advertencia de peligro-intersección con prioridad sobre vía ala izquierda (P1-b). Adosada a esta señal de Prohibición-Velocidad máxima 70 Km./h (R-301). Existiendo señalización de velocidad genérica en la vía de 90 Km./h y limitación de velocidad específica, en concreto para la vía 70 Km./h, para los turismos 90 Km./h y para el autobús 80 Km./h”.

El informe de la Dirección General de la Policía y Guardia Civil que indica como causa inmediata del accidente la infracción del artículo 45 de las Normas de Circulación, esto es, el exceso de velocidad. Dice el informe técnico: “A tenor de la forma de ocurrencia del accidente en la cual el turismo Citroen Xsara Picasso se desliza de costado, circulación existente en el lugar, anterior a la ocurrencia del accidente y daños producidos tanto en el citado turismo como en el autobús, es notorio que el turismo Citroen Xsara Picasso circulaba a una velocidad inadecuada para el trazado de la vía y condiciones en que se encontraba la calzada (hielo)”.

Resulta de aplicación lo resuelto por la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, antes citada, que señala : “Por lo tanto, ha de



*entenderse que el factor preponderante al que fue debido el resultado dañoso producido es la propia conducta del conductor, pues no han de olvidarse los especiales deberes que pesan sobre el mismo a tenor de lo que se establece en el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que establece un catálogo de normas de conducta y de deberes exigibles a los conductores, dirigidas a procurar una mayor seguridad a los usuarios de las vías públicas. De entre ellas cabe destacar, en lo que aquí interesa, el deber de conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, (art. 9.2), el de estar en todo momento en condiciones de controlar los vehículos (art. 11.1), respetar los límites de velocidad establecidos y de tener en cuenta, además, las características y el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 19.1) ”.*

En consecuencia, a tenor de las condiciones de la vía el conductor debió extremar sus precauciones, adecuando su circulación a las circunstancias climatológicas existentes. Por tanto, a juicio de este Consejo Consultivo no se ha rebasado el estándar jurídico exigible a la Administración en el funcionamiento de sus servicios públicos, lo que excluye la antijuridicidad del daño y determina la desestimación de la reclamación.

**ÚLTIMA.-** La competencia para resolver el procedimiento de responsabilidad patrimonial corresponde al Consejero de Transportes e Infraestructuras según el artículo 142.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, 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 artículo 142.6 de la Ley 30/1992, y contra él cabrá recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, ex artículo 10.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Por todo lo expuesto el Consejo Consultivo formula la siguiente

## CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación efectuada, al no concurrir los requisitos necesarios para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial.

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, 18 de mayo de 2011