



Documento de trabajo

SEMINARIO PERMANENTE DE CIENCIAS SOCIALES

SITUACIÓN JURÍDICA DE MOTOCICLISTAS Y CICLISTAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

M^a Pilar Domínguez-Martínez

SPCS Documento de trabajo 2011/14

<http://www.uclm.es/CU/csociales/DocumentosTrabajo>

© de los textos: sus autores.

© de la edición: Facultad de Ciencias Sociales de Cuenca.

Autor:

M^a Pilar Domínguez Martínez

Pilar.Dominguez@uclm.es

Edita:

Facultad de Ciencias Sociales de Cuenca

Seminario Permanente de Ciencias Sociales

Codirectora: Silvia Valmaña Ochaíta

Codirectora: María Cordente Rodríguez

Secretaria: Pilar Domínguez Martínez

Avda. de los Alfares, 44

16.071–CUENCA

Teléfono (+34) 902 204 100

Fax (+34) 902 204 130

<http://www.uclm.es/CU/csociales/DocumentosTrabajo>

I.S.S.N.: 1887-3464 (ed. CD-ROM) 1988-1118 (ed. en línea).

D.L.: CU-532-2005

Impreso en España – Printed in Spain.

SITUACIÓN JURÍDICA DE MOTOCICLISTAS Y CICLISTAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

M^a Pilar Domínguez-Martínez¹

Profesora Contratada Doctora, Área de Derecho Civil, Universidad de Castilla-la Mancha

RESUMEN

Resulta innegable el aumento de accidentes de circulación en nuestro país cada año. Ello ha dado lugar a un aumento de demandas sobre responsabilidad de la Administración que hoy constituyen una parte significativa de la labor de los tribunales. Entre los usuarios más vulnerables se encuentran los motoristas y ciclistas debido a la insuficiente protección y lo inadvertido de su presencia en la vía. En este trabajo se analiza la situación jurídica de estos usuarios y la indemnización de los daños causados por la Administración viaria. El estudio de esta problemática requiere conjugar las respuestas doctrinales con las soluciones de los Tribunales que sirven para completar la insuficiente reglamentación vigente.

Palabras clave: Responsabilidad, daño, indemnización, motociclista, ciclista, Administración, accidente de tráfico.

Indicadores JEL: I10, K10, K32.

ABSTRACT

It is undeniable the increase in traffic accidents in our country each year. This has given rise to an increase in demands on responsibility for the administration which now constitute a significant part of the work of the courts. Among the most vulnerable users are motorists and cyclists due to inadequate protection and notice of their presence on the road. This paper analyzes the legal status of these users and compensation for damage caused by the road administration. The study of this problem requires

¹ Pilar.Dominguez@uclm.es

combining the doctrinal responses with the solutions of the courts that serve to supplement the insufficient regulations in force.

Key words: responsibility, injury, compensation, cyclist, motorcyclist, Administration, accident of traffic.

JEL-codes: I10, K10, K32.

1. INTRODUCCIÓN

En el ámbito subjetivo es inevitable delimitar la posición de la víctima. El concepto de colectividad como beneficiaria de este servicio no debe confundirse con el de “particulares” a que se refiere el artículo 139 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo de 1992. También son sujetos con derecho a indemnización los particulares no en concepto de usuarios que hayan sufrido daños imputables a este servicio público. Delimitación clave en la modulación del estándar será la posición de la víctima como sujeto privado o público beneficiario y usuario de este servicio que, en utilización del mismo, sufra daños personales o materiales con ocasión de accidente imputable a la Administración titular.

2. EL DERECHO A LA INDEMNIZACIÓN A FAVOR DEL USUARIO DAÑADO

El derecho a la indemnización a favor del usuario dañado en accidente de circulación debe ser diferenciado del derecho de todo usuario a una circulación fluida y segura aunque éste último se convierta en presupuesto de valoración cuando se enjuicia esta responsabilidad y a la postre sea ésta prácticamente la única vía de reconocimiento. A su vez el derecho colectivo de usar con seguridad las vías de utilización general difiere del derecho individual de los ciudadanos de ejercitar la libertad de circulación. Los deberes que las leyes imponen a los conductores en garantía de este derecho además de modular el estándar en la conducción afectan al nivel de exigencia administrativa que tiene como medida la prevención de riesgos no controlables por un conductor (medio) de acuerdo con la normativa aplicable y las circunstancias del caso.

La regulación del ejercicio de este derecho establece deberes a los usuarios que permiten configurar el estándar exigible en el ejercicio de la conducción de acuerdo con la finalidad de seguridad viaria. La diligencia requerida debe amoldarse a las condiciones de la vía, al conocimiento de los riesgos en ella existentes y de cuya prevención y advertencia tiene un papel crucial la Administración titular del servicio. De este modo, las funciones administrativas integradas en el servicio de carreteras y su estandarizada exigencia se tornan en derechos a favor de los usuarios, a la vez que facilitan la configuración de la diligencia a ellos exigible. En este sentido, el Dictamen de 4 de octubre de 2001 (2284, 2001) se refiere a “un análisis de las actuaciones obrantes en el expediente pone de manifiesto que el accidente de circulación se produjo a consecuencia de la actuación inadecuada del conductor accidentado, quien debió circular muy presumiblemente a una velocidad inadecuada, omitiendo además la especial atención y diligencia en la conducción del vehículo, lo que le impidió circular con la suficiente seguridad y determinó que la motocicleta saliera de la calzada para después colisionar contra el talud rocoso situado en la margen derecha de la calzada, por la misma razón, los deberes que las leyes imponen a los conductores modulan el estándar en el ejercicio de las funciones de este servicio. Sobre la exigencia al conductor de prudencia en la conducción, según se ha dicho, no sólo debe exigirse al usuario de la vía el cumplimiento de las normas sobre circulación, también a la propia administración son exigidas obligaciones respecto de su trazado, obligaciones de las que se deduce su responsabilidad (González, 1999). De esta forma, el nivel de exigencia administrativa tiene como medida la prevención de riesgos no controlables por un conductor diligente de acuerdo con la normativa aplicable y las circunstancias del caso. La doctrina se refiere a estos estándares y conductas exigidas al conductor de vehículos a motor. (Monterroso, 2001). Por ejemplo, la función sobre establecimiento de barreras protectoras en tramos de peligroso trazado sólo se requiere en determinados casos, pues la advertencia del peligro y de la limitación de velocidad bastaría para eliminar el riesgo, presupuesta una conducción atemperada a estas indicaciones. Aún más, puede deducirse de los supuestos enjuiciados, que el rigor en la instalación de estas medidas es modulado en atención a la víctima prototipo, como es el conductor de un vehículo turismo, aunque en la mayoría de los casos los perjudicados sean los conductores de motocicletas. En este caso resulta representativa la STSJ de Castilla-La Mancha (Sala 3ª, secc. 1ª) de 9 mayo 2001 (JUR 2001, 258177; FD 3º), sobre accidente de motocicleta con valla de seguridad. De esta sentencia puede extraerse que la conducción media de

un conductor de turismo es el parámetro para valorar el estándar administrativo. Según esta sentencia, “la existencia o colocación de cualesquiera elementos de protección fijos en la calzada constituye generalmente un riesgo para determinados usuarios de la vía particularmente ciclistas y motociclistas, pues en caso de caída de éstos, no suele ocurrir nada a menos que choquen con algún objeto que frene su trayectoria; pero debe tenerse en cuenta *que la colocación de elementos de seguridad, como las vallas de protección, se hace pensando en el beneficio que proporciona a la mayor parte de usuarios, es decir a los automovilistas, a los que, al contrario que ciclistas y motoristas, la existencia de este tipo de elementos suele reducir los efectos y consecuencias de los accidentes*”.

3. SITUACIÓN JURÍDICA USUARIO

La diligencia exigida al conductor-usuario permitirá también valorar su conducta, de manera que si no se ajusta a este parámetro y se origina un riesgo dañoso, el daño materializado podrá serle imputable, ponderada la conducta administrativa. Es por ello que según la doctrina, cuando trata la responsabilidad objetiva del conductor, desde la perspectiva social del riesgo en la circulación de vehículos a motor, considera que la objetivación no sólo atiende a la irrelevancia de la culpa en la valoración de la imputación desde el punto de vista del conductor o responsable, sino también cuando se analiza la conducta del perjudicado, más aún cuando quien debe pagar es el asegurador obligatorio. Del mismo modo, considero que, la valoración de la responsabilidad de la Administración fundada en el riesgo, impone el mismo tratamiento cuando se analiza la conducta de la víctima vulnerable como es el conductor de una bicicleta o motocicleta y con mayor motivo cuando se debe aplicar un estándar en relación al riesgo materializado en el daño (Reglero, 2004). Por ejemplo, el riesgo antes mencionado sobre trazado peligroso, si la actuación administrativa para prevenirlo consiste por ejemplo en una limitación de velocidad a 40 km/h en una curva cerrada, pero resulta incumplida por la víctima, no puede ser admitido el argumento de que la protección de la calzada era escasa y consistía en unos bloques con escasa cimentación, finalmente se dilucida que se produjo por causa imputable al fallecido, al salirse de la calzada cuando circulaba por una curva cerrada, en la que la velocidad estaba limitada a 40 km por hora, a otra muy superior. En este caso no se valora la exigencia de tales medidas protectoras

y el derecho de los usuarios a las mismas, pues el riesgo controlable por la Administración quedó cubierto con la señalización establecida y el riesgo relevante y no asumido socialmente fue creado con la conducción de la víctima que en definitiva deberá soportar el daño (Dictamen de 21 octubre 1999 [2356, 1999] que decide sobre este mismo caso y en sentido muy parecido, el Dictamen de 4 octubre 2001[2214, 2001]).

En situaciones de comportamiento inadecuado por ambas partes, lo importante es comprobar a qué conducta deberá imputarse el daño, es decir, a qué comportamiento le hubiera sido exigible el control del riesgo concretado en el daño. Esta duda muchas veces no podrá ser resuelta con los deberes legales consagrados, e incluso con las soluciones judiciales aportadas, y será necesario acudir, para delimitar el estándar de imputación, a criterios indeterminados como “la conciencia social”. Pues bien, al igual que en el estándar administrativo, cuando se valora la conducta exigida a la víctima conductora, en los términos de “conductor medio” que hemos utilizado, será necesario acudir, a veces a criterios que en definitiva concreten el estándar exigido a los efectos de soportar el daño sufrido. Se trata de criterios amparados en exigencias sociales deducidas del conjunto del ordenamiento jurídico (leyes, sentencias, usos) que permiten calificar el riesgo creado por la conducción como no asumido socialmente y por tanto no sometido al control administrativo. Estos criterios se pueden englobar en la llamada “cultura del tráfico”, que no es sino un reclamo social sobre una mayor diligencia en la conducción, precisamente por la conciencia y voluntad del riesgo que la misma implica. Por ello, cuando se da un “conflicto o colisión de omisiones culpables”, antes que acudir a la concurrencia causal, se debe hacer intervenir a la llamada “cultura del tráfico”. En términos de Puig Peña, “si a pesar de la ausencia total de señalización, el conductor debiera haber llenado ese vacío con la *cultura del tráfico*, que hoy en día debe ser presumida y exigida, no creemos que, en principio, deba hacerse responsable al Estado. Aunque no esté señalizada, por ejemplo, una curva o un cambio de rasante, hay que exigir al conductor una mayor precaución, sobre todo si hay ausencia de visibilidad: *La cultura del tráfico lo exige*. En cambio, si no está señalizada una zona de deslizamiento o un badén que surge de improviso, o una salida de un camino oculto por un monte o montículo, entonces, aun habiendo incluso exceso de velocidad, no puede hablarse de culpa del conductor, porque su *cultura del tráfico* no puede cubrir estas irregularidades viales..”, particularizando a continuación, establece que “solamente las

cubriría en el caso particular, de que, por circunstancias *puramente personales*, ese conductor conociese en detalle la existencia del badén, la zona de deslizamiento o el camino oculto. Fuera de estos casos, pues, hay que *declarar solemnemente la responsabilidad del Estado*, cuando en las vías de gran circulación omite colocar las señales de peligro y el accidente se produce sin que aquella omisión pueda ser cubierta por la *cultura del tráfico* del conductor”(Puig Peña, 1963).

El caso concreto permitirá valorar el estándar exigible utilizando este elemento que de nuevo ajustará la exigencia administrativa y los derechos del usuario sobre las medidas o funciones administrativas adoptables en cada caso concreto (Puig Peña, 1963).

En efecto, el parámetro utilizado sobre el conductor medio a los efectos de determinar el estándar administrativo no impide la valoración de las circunstancias personales del concreto conductor. Dicho de otro modo, el conocimiento detallado que un determinado conductor tenga de una parte de la vía y de su trazado peligroso aumentará el rigor exigido en la valoración de su conducta inadecuada (exceso de velocidad) a los efectos de la imputación del daño, lo que por otro lado, no excluirá que el riesgo dañoso se encuentre bajo el control administrativo atendida la conducción media. En este sentido, vid. STSJ Asturias (Sala 3ª) de 12 enero 2008 (JUR 2008, 88083) según la cual “el lodo acumulado sobre la vía en el momento del accidente y las condiciones de la misma hacían impracticable el paso con seguridad de los vehículos al ser un tramo inclinado y estrecho, determinando que el camión propiedad de la actora se deslizase y saliese de la carretera colisionando con una pala excavadora si bien contribuyendo a la producción del resultado lesivo la propia actuación del conductor, que conocía la carretera bien, a lo que debe añadirse la consideración obrante en el atestado sobre la velocidad inadecuada del camión”.

A la postre de las circunstancias personales en cada caso concreto podrán deducirse resultados de inexistencia o concurrencia de causas o doble imputación, en los cuales será relevante el riesgo dañoso creado o controlable por ambas partes. De este modo, el Dictamen de 4 noviembre 1999 (2393, 1999), sobre concurrencia de culpas entre la Administración y la víctima, cuyas actuaciones no adecuadas al estándar exigible, la primera por mala conservación de las juntas de dilatación y la segunda por

velocidad excesiva se refiere a la participación en la creación del riesgo materializado en el daño.

La aplicación de la llamada “cultura del tráfico” en relación al estándar exigible al conductor en la velocidad de su conducción se manifiesta en la doctrina del Consejo de Estado, por ejemplo en el Dictamen del Consejo de Estado de 27 abril 2000 (755, 2000). En el caso enjuiciado en este Dictamen se dice que “La circunstancia de ser el tramo en cuestión un tramo curvo y con visibilidad reducida y las condiciones climatológicas adversas obligaban al conductor a extremar la prudencia y a observar una especial diligencia en la conducción del vehículo, de tal forma que adecuara la velocidad -incluso reduciéndola por debajo de los límites permitidos- ponderando el estado de la vía, las características del trazado o cualquier otra circunstancia que concurra en el momento”. En el mismo sentido, los dictámenes de 13 junio 1996 (1704, 1996), de 3 abril 1997 (349, 1997), de 25 mayo 2000 (119, 2000), de 4 abril 2002 (271, 2002), éste último sobre accidente por acumulación de agua en autovía que resulta imputable a la conducción inadecuada del conductor. Por su parte, también, los dictámenes de 17 octubre 2002 (2278, 2002), sobre existencia de gravilla en la calzada debidamente señalizada, de 11 julio 2002 (1726, 2002), sobre acumulación de agua en autovía, de 23 septiembre 1999 (1767, 1999) y de 10 abril 2003 (190, 2003) éstos últimos sobre colisión por placa de hielo, aunque se declara que “el accidente se produjo a consecuencia de una actuación inadecuada del conductor accidentado, que circulaba por la carretera muy presumiblemente a una velocidad no adecuada a las condiciones climatológicas y ambientales, omitiendo además la especial atención y diligencia en la conducción del vehículo, lo que le impidió detenerse y evitar el deslizamiento y posterior colisión.”

Lo que ocurre es que la diligencia exigible al conductor no es general y además de adecuarse a las distintas circunstancias de estado de la vía, también deberá resultar moderada atendiendo al vehículo conducido y a los específicos conocimientos y circunstancias personales del usuario. El estándar exigible al conductor de una motocicleta o bicicleta es más riguroso que el requerido al conductor de un vehículo turismo, por ejemplo, en la diligencia exigible en relación a la velocidad permitida.

En el caso de los peatones, también usuarios de vías públicas, su derecho se encuentra esencialmente limitado a determinadas vías, no pudiendo desplazarse por

carreteras cerradas al tráfico peatonal, como ocurre en las autopistas, por razones de seguridad viaria. Según el artículo 49.1.3 LTCVMSV: “1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando esta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen. 3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas.” La Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana, en su artículo 3.a) define las carreteras y su uso público prestando especial atención al peatón, considerando la utilización de la vía por estos usuarios como un especial medio de transporte. Según este precepto, se consideran carreteras: “las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas, fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte, como el peatonal”. La doctrina se ha referido al derecho de los peatones a circular, (ROBERT, 1942).

El incumplimiento de este deber impedirá exigir a la Administración, por ejemplo, un debido cerramiento de la vía que impida el acceso peatonal. De este modo, el Dictamen de 17 de febrero de 2000 (22, 2000) se refiere a este caso “es claro que el accidente se produjo al introducirse la reclamante por una abertura de la valla de protección en la calzada de la Autopista A-66, donde está prohibida la circulación de peatones. La solicitante accedió a la vía por un lugar que, según lo manifestado en su escrito de reclamación, conocía que resultaba inadecuado y por el que estaba prohibido hacerlo. No obstante ello, la solicitante cruzó la calzada de la autopista, asumiendo por tanto el riesgo de cualquier daño que pudiera producirse”.

Sea como fuere, la exigencia de diligencia en la conducción no puede exceder de lo razonable, dejando vacío de contenido el deber administrativo del servicio público de carreteras y por ende el correlativo derecho de los usuarios a disponer de vías en condiciones adecuadas para la circulación cuya efectividad y garantía tratamos en este epígrafe. En otras palabras, la conducta del usuario víctima del daño no puede servir de pretexto en todo caso para exonerar o cuanto menos aminorar la responsabilidad de la Administración cuando deba responder, como venía siendo habitual en la Jurisprudencia tradicional, puesto que para exonerar a la Administración es preciso que su actuación haya sido conforme al estándar a ella exigible en relación al riesgo circulatorio concreto.

El problema es que este patrón de exigencia encuentra una limitación en el objeto o funciones valoradas, pues quedan al margen de esta medida aquellas funciones propias y de gran reclamo social pero no valoradas cuando acaece un accidente de tráfico. Me refiero a los deberes administrativos tan demandados sobre la prevención de accidentes mediante una labor educativa – social, técnicas de moderación del tráfico, así como la función represiva, representada por el sistema de infracciones y sanciones de tráfico, sin olvidar las potestades sobre política de seguridad e ingeniería vial reducidas a meras pretensiones sociales. En relación a estas materias, el derecho colectivo a la seguridad en la circulación no encontrará amparo en sede de responsabilidad de la Administración. No debe olvidarse que ésta se encuentra referida al funcionamiento del servicio público de carreteras, cuyo eje central lo constituye la función de conservación y mantenimiento de las carreteras y la ordenación del tráfico. Pese a ello, el mecanismo resarcitorio no puede servir de instrumento para suplir deficiencias en la protección jurídica y en la escasa regulación legal de los derechos de los usuarios de vías públicas, máxime la finalidad propiamente reparadora de la institución de la responsabilidad civil extracontractual (Fernández, 1975).

El nivel de exigencia administrativa tiene como medida la prevención de riesgos no controlables por un conductor diligente de acuerdo con la normativa aplicable y las circunstancias del caso. Por ejemplo, la función sobre establecimiento de barreras protectoras adecuadas en tramos de peligroso trazado sólo se requiere en determinados casos, pues la advertencia del peligro y de la limitación de velocidad bastaría para eliminar el riesgo, presupuesta una conducción atemperada a estas indicaciones. Aún más, puede deducirse de los supuestos enjuiciados, que el rigor en la instalación de estas medidas es modulado en atención a la víctima prototipo, como es el conductor de un vehículo automóvil, aunque en la mayoría de los casos los perjudicados sean los conductores de motocicletas (Domínguez, 2008).

4. SITUACIÓN JURÍDICA CICLISTA O MOTORISTA

El estándar exigible al conductor de una motocicleta o bicicleta es más riguroso que el requerido al conductor de un vehículo turismo. En este sentido, los motociclistas y ciclistas son considerados como usuarios desprotegidos, concretamente STSJ de

Castilla-La Mancha (Sala 3ª, secc. 1ª) de 9 mayo 2001 (JUR 2001, 258177; FD 3º), sobre accidente de motocicleta con valla de seguridad. De esta sentencia puede extraerse que la conducción media de un conductor de turismo es el parámetro para valorar el estándar administrativo. Según esta sentencia, “la existencia o colocación de cualesquiera elementos de protección fijos en la calzada constituye generalmente un riesgo para determinados usuarios de la vía particularmente ciclistas y motociclistas, pues en caso de caída de éstos, no suele ocurrir nada a menos que choquen con algún objeto que frene su trayectoria; pero debe tenerse en cuenta *que la colocación de elementos de seguridad, como las vallas de protección, se hace pensando en el beneficio que proporciona a la mayor parte de usuarios, es decir a los automovilistas, a los que, al contrario que ciclistas y motoristas, la existencia de este tipo de elementos suele reducir los efectos y consecuencias de los accidentes*”. En contra se pronuncia la SAP Barcelona 17 septiembre 2009 (JUR 2009, 461952).

Aún más, podría plantearse otro posible título de imputación en los casos de accidentes de circulación sufridos por funcionarios en acto de servicio. En efecto, los daños podrían ser imputados al “funcionamiento del servicio en que ellos estuvieran incardinados”, al margen de la compensación que a los mismos corresponda con arreglo a su relación estatutaria. Lo interesante es que cuando se trata de valorar el estándar exigible a este servicio de acuerdo al riesgo concretado en el accidente, puede deducirse sencillamente que el riesgo es externo al control que corresponde a sus funciones, precisamente porque las mismas se encuentran proyectadas hacia fines distintos de la segura circulación. Máxime, cuando los sujetos con derecho a indemnización mantienen una “sujeción especial” con el servicio al que sirven, pudiéndose llegar a considerar estos riesgos como “asumidos voluntariamente” y “connaturales con el servicio que se presta”. En este caso resultan significativas las SSTS (Sala 3ª) de 1 febrero 2003 (RJ 2003, 2358) y de 14 octubre 2004 (RJ 2004, 6749; FD 2ª), ésta última sobre fallecimiento de funcionario adscrito al Ministerio de Asuntos Sociales que sufre un accidente de tráfico al desplazarse con ocasión de las funciones que le habían sido encomendadas. Según el TS, la causa del accidente no proviene de la orden de desplazamiento dada por la Administración, sino por el accidente de tráfico. En estos casos, se mantiene la siguiente doctrina centrada en la falta de la antijuridicidad del daño: “la clave para resolver este conflicto que pudiera en principio dar lugar a entender que el funcionario tiene el deber jurídico de soportar los daños y perjuicios connaturales

al servicio que se presta, estriba en la normalidad o deficiencia en la prestación del servicio porque en el supuesto de funcionamiento normal, (..), el servidor público ha asumido voluntariamente un riesgo que, de acuerdo con la Ley, tiene el deber jurídico de soportar, por lo que el daño no sería antijurídico y la Administración no vendría obligada a indemnizarle por el concepto de responsabilidad patrimonial sino con las prestaciones previstas expresamente en el ordenamiento jurídico aplicable a su relación estatutaria, (...). Pero en caso de funcionamiento anormal del servicio público, sin participación alguna del servidor público, tiene derecho a ser resarcido de los daños y perjuicios que ello le irroque.”

Esta doctrina ha sido confirmada en la SAN (Sala 3ª) de 4 junio 2008 (JUR 2008, 195034; FD 5º) sobre accidente sufrido por motorista de la Guardia Civil al colisionar contra un vehículo, mientras se desarrollaba una prueba ciclista, en la que el citado Guardia Civil prestaba protección a los ciclistas entran dentro de la órbita propia del cumplimiento de las funciones propias del destino.

En consecuencia, puede decirse que el diferente tratamiento en el rigor exigible al servicio de carreteras y al servicio al que pertenece el funcionario dañado resulta justificado fundamentalmente por la situación o posición jurídica del sujeto lesionado con relación al servicio. En el primer caso, el funcionario forma parte del servicio y sufre un daño con ocasión de sus funciones, pero el daño no es el resultado de un riesgo considerado como “ordinario” del servicio. Sin embargo, la posición del funcionario con relación al servicio viario que utiliza para desplazarse, es la de usuario que tendrá derecho a ser indemnizado por los daños derivados de los riesgos “ordinarios” o típicos que este servicio deba controlar.

5. CONCLUSIÓN

Nuestra esperanza es que en la conciencia de los operadores jurídicos se tengan en cuenta esas exigencias sociales a la hora de estandarizar el funcionamiento del servicio de carreteras en torno al concepto de seguridad del tráfico. Pero aunque tales aspiraciones fueran logradas, sería aún necesario que el estándar o criterio para determinar el buen funcionamiento de este servicio público y el consiguiente derecho del vulnerable conductor usuario como es el motorista o el ciclista a circular con las

debidas garantías, fueran legalmente reconocidos, sin tener que esperar a la producción de un daño en accidente que, en caso de resultar imputable a la Administración, permitiera cuantificar el derecho personal o material lesionado. Nuestro deseo encontraría su exponente cuando este derecho tuviera un general y previo reconocimiento legal. Es decir, cuando el derecho a disfrutar de unas carreteras en buen estado tenga la requerida tutela previa. Se alude por la doctrina indirectamente a este derecho vía responsabilidad, bajo el nombre “derecho vial justo y equitativo”, cuando dice “que no es posible, si se quiere llegar a un derecho vial justo y equitativo, que pueda estar el tráfico pendiente de que la Administración, y a paso lento y a gusto y capricho de las autoridades encargadas de la Ordenación del tráfico, subsane las deficiencias cuando le venga en gana”. Sin embargo después señala que “No existe un propio derecho subjetivo por parte de los ciudadanos para que el Estado elimine de una vez, y para siempre los *puntos negros de creación infortunística*; pero si los accidentes se siguen produciendo en ellos, haya o no haya señales, con la impresionante regularidad que acusan las estadísticas sería doble en los procesos que se entablen traer a colación la *corresponsabilidad de la Administración*, sobre todo si las *Jefaturas de Tráfico* han llamado la atención sobre estas irregularidades viales, fuente permanente y constante de desgracias” (Puig Peña, 1963).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARIÑO ORTIZ, G. (1979). “El servicio público como alternativa”, *REDA*, 23, pp. 537-560.
- BELADIEZ ROJO, M. (1997). *Responsabilidad e imputación de daños por el funcionamiento de los servicios públicos*. Tirant lo Blanch.
- BELLO JANEIRO, D. (1999). "La necesaria revisión del régimen de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas". En D. Bello (dir.), *La Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas*, Xunta de Galicia-EGAP, Santiago de Compostela, pp. 349.
- BLANQUER CRIADO, D. (1997). *Responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas*. Madrid: INAP.

- DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P. (2008). *Responsabilidad patrimonial de la Administración en accidentes de tráfico*. Pamplona: Aranzadi.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. (1989). *Los principios de la nueva Ley de Expropiación forzosa*. Madrid: Civitas, (reimpresión de la edición publicada por el Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1956).
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, T.R. (2004). *Curso de Derecho Administrativo II*, (9ª edición). Madrid: Civitas.
- GARCÍA GÓMEZ DEL MERCADO, F. (1999). “La modificación del régimen de responsabilidad de las Administraciones Públicas”, *RJCM*, 4.
- GARRIDO FALLA, F. (1997). “Los límites de la responsabilidad patrimonial: una propuesta de reforma legislativa”, *REDA*, 94, abril - junio, pp.173-188.
- GÓMEZ PUENTE, M. (2000). *La inactividad de la Administración*, (2ª edición). Pamplona: Aranzadi.
- GÓNZALEZ QUINZÁ, A. (1999). “El uso de vehículos a motor y la responsabilidad patrimonial de la Administración: análisis casuístico de la doctrina del Consejo de Estado (1979-1995)”, *Act. Adm.*, 22, 31 de mayo a 6 junio, pp. 643-666.
- ESCRIBANO COLLADO, P. (1973). *Las Vías urbanas: Concepto y Régimen de Uso*. Madrid: Montecorvo.
- FERNÁNDEZ DE GAITA SANCHEZ, D. (2009). “Responsabilidad patrimonial de la Administración por daños sufridos en accidentes de tráfico”, *Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública*, T. II, Valencia.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, T.R. (1975). “Responsabilidad municipal por daños causados por los servicios públicos”, *REDA*, 5, pp. 237
- LASO BAEZA, V. (1998). “El nuevo régimen de los supuestos indemnizatorios en la Ley 6/1998, de 13 de abril”, *RDU*, pp. 137.
- LEGUINA VILLA, J. (1983). "Función arbitral en materia de prensa y responsabilidad civil de la Administración", apéndice 1º a la obra del mismo autor *La Responsabilidad civil de la Administración Pública*, (2ª ed.). Tecnos.
- “La Responsabilidad del Estado y de las Entidades Públicas Regionales o Locales por los daños causados por sus agentes o por sus servicios administrativos”,

apéndice 3º a la obra del mismo autor *La Responsabilidad civil de la Administración Pública*, (2ª ed.), Tecnos.

MIR PUIGPELAT, O. (2002). *La responsabilidad patrimonial de la Administración. Hacia un nuevo sistema*. Civitas.

MONTERROSO CASADO, E. (2001). *Responsabilidad Civil por accidentes de circulación. La concurrencia de causas*. Madrid: Aranzadi.

PUIG PEÑA, F. (1963). “La defectuosa señalización y sus consecuencias”, *V Curso Internacional de Derecho de la Circulación*, Madrid, pp. 243.

ROBERT, F. (1942). *Le piéton. Étude jurisprudentielle et de ses obligations*. Paris.

REGLERO CAMPOS, F. (2008). *Tratado de Responsabilidad Civil*, (4ª edición). Pamplona: Aranzadi.

REGLERO CAMPOS, F. (2004). *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*. Aranzadi.