

## Baremo y Seguro Voluntario

Aquilino YÁÑEZ DE ANDRÉS

Abogado

Diario La Ley, Nº 8753, Sección Tribuna, 3 de Mayo de 2016, Ref. D-185, Editorial LA LEY

Análisis y opinión sobre el nuevo baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico aprobado por Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

Normativa comentada  
Jurisprudencia comentada

**I.** Nunca tantos han perdido tanto, a costa de tan pocos», a mayor enriquecimiento del complejo banco— asegurador, en un proceso en el que las víctimas —que somos en potencia todos los ciudadanos españoles— nunca han estado debidamente defendidas, pese a venderse a la opinión pública y al Parlamento un gran acuerdo —ficticio— al efecto.

Este podría ser el guión de la elaboración y aprobación del nuevo baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico, instaurado por Ley 35/2015 de 22 de septiembre (LA LEY 14543/2015), para el seguro obligatorio en nuestro país.

Está claro que este baremo aumenta las indemnizaciones, incluso en forma significativa — y esto es lo que la camarilla que lo pregona subraya— para los casos de fallecimientos y grandes inválidos.

Pero lo que interesadamente olvidan recordar, es que estos supuestos son escasísimos dentro del número de siniestros con lesiones que se producen cada año y que solo suponen una insignificante parte, en la cuenta de las entidades aseguradoras.

Olvidan, sutilmente mencionar en cambio, los mismos propagandistas, que la abrumadora mayoría de los lesionados en accidentes de tráfico en nuestro país, no solo no ven aumentadas sus indemnizaciones —que debieran multiplicarse por tres para adaptarse a las elevaciones del mínimo asegurado impuestas por las directivas comunitarias desde el primer baremo del año 95—, sino que estas se reducen de nuevo; e incluso los que sufren traumatismos vertebrales, que son la gran mayoría, son absolutamente ninguneados y tratados como fraudulentos, por obra de esta lamentable reforma.

Ha querido la camarilla, convertir a los aseguradores en «juez y parte» imponiendo a las víctimas lo que llaman canje de «cuerpo, por papel», es decir, apropiándose de aquel para darles luego un «tiquet» con la limosna o la negativa, que ellos mismos decidan.

Han tratado también de imponer más y más trabas a las víctimas para reclamar sus derechos (periciales que no podrán asumir, plazos excesivos para resolver, procesos complejos con los que siempre pierden...).

Y quieren y continúan presionando a los jueces con imposiciones formalistas, contrarias a la reparación pormenorizada e integral de los daños en cada caso y según qué persona, y al principio de tutela judicial efectiva.

**II.** Concretamente, a estos efectos, es de constatar, resumidamente, en esta nueva normativa:

- La reducción de secuelas en las tablas, su refundición y puntuación inferior, en muchos supuestos, arrojando resultados verdaderamente insultantes en los casos de lesiones leves y medias, que son los más frecuentes.
- La referencia al falso concepto de «estabilización lesional», en lugar de «alta médica definitiva», para valorar la incapacidad temporal, abriendo camino a la utilización de tablas de «tiempos medios» que no son reales y que pueden dar lugar a importantísimas subindemnizaciones «en abstracto», proscritas por el

derecho.

- La no adecuación de las cuantías a la multiplicación por tres operada en la legislación comunitaria sobre el mínimo asegurado desde el primer baremo del año 95 hasta la actualidad, que es un fraude al texto y espíritu de aquella.
- El lucro cesante que, pudiendo ser concreto y real, no lo es por remisión a unas fórmulas cuyo contenido se desconoce, con descuento de pensiones públicas que traen causa de cotizaciones ajenas al aseguramiento obligatorio, que es subvencionado así a costa de las víctimas.
- Tal lucro cesante solo se configura como cuantioso cuando de ricos se trata, dejando desamparadas a la mayor parte de las víctimas incapacitadas con menores ingresos —que son la gran mayoría—, ya que se reduce la indemnización por daño moral correspondiente a la situación invalidante, prácticamente a la mitad del baremo anterior.
- En general, la reducción de toda clase de gastos e indemnizaciones por debajo de su entidad real, cuando el seguro obligatorio alcanza los setenta millones de euros por siniestro, lo que queda como un simple «brindis al sol», pero no impide que los aseguradores cobren las primas íntegras por dicho aseguramiento, que nunca se aplica.
- Y, complementariamente, el vaciamiento del seguro voluntario de responsabilidad civil, que complementa al obligatorio cualitativa y cuantitativamente (SSTS 11 de febrero de 2013 (LA LEY 2578/2013), 15 de diciembre de 2011 (LA LEY 273111/2011), 5 de noviembre de 2010 (LA LEY 198993/2010)), y por cuya cobertura también cobran las aseguradoras, sin que entre nunca en funcionamiento.

La nueva redacción reafirma la responsabilidad por el riesgo creado por la conducción

Poco después del primer baremo del año 95, que contribuyó a impulsar, el excelso jurista, ejemplo de bonhomía, don Enrique Ruiz Vadillo, sentenció con carácter premonitorio:

*«Si las cuantías indemnizatorias no son auténticamente reparadoras (y aún con la carga que conlleva este concepto indeterminado, todos tenemos una idea muy aproximada de lo que debe significar) el sistema termina siendo o puede constituirse en un instrumento peligroso de injusticia.»*

**III.** Es una premisa ineludible, que la nueva Ley 35/2015 (LA LEY 14543/2015) y su correspondiente baremo, se mueven y despliegan su eficacia exclusivamente dentro de la responsabilidad por riesgo y su correlativo baremo básico y seguro obligatorio, y no afectan a la responsabilidad por culpa, ni a la correlativa reparación integral y personalizada de los daños, generalmente cubierta por el seguro voluntario.

Entrando en el examen del articulado de la Ley, vemos que se da nueva redacción al art. 1 (LA LEY 1459/2004), reafirmandose la responsabilidad del conductor «en virtud del riesgo creado por la conducción».

Queda así fuera del ámbito de esta Ley especial la responsabilidad por imprudencia punible, y la responsabilidad por culpa civil de dicho conductor, que podrán en su caso evaluarse conforme a lo dispuesto en el Código Penal y en el Código Civil.

El apartado 4 de este art. 1 (LA LEY 1459/2004) dispone que «los daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación *regulados en esta Ley*, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios del título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo.

Ello significa que, a diferencia de la anterior normativa derogada, donde se predicaban los límites indemnizatorios fijados en el anexo como «una cuantificación legal del daño al que se refiere el art. 1902 del Código Civil (LA LEY 1/1889), y de la responsabilidad civil a que hace referencia el art. 116 del Código Penal (LA LEY 3996/1995)» (Preámbulo del anterior Decreto Legislativo 8/04 de 29 de octubre), en esta nueva regulación se reduce dicha cuantificación obligatoria a los hechos de la circulación «regulados en esta Ley», lo que implica que las cifras correspondientes deben entenderse limitadas exclusivamente a los daños y perjuicios ocasionados por hechos de la circulación regulados en el número 1 de este precepto, es decir, los derivados o nacidos «en virtud del *riesgo* creado por la conducción».

De ello se extrae la conclusión de que, concurriendo otro título de imputación distinto, imprudencia o culpa, no operarán ya tales limitaciones cuantitativas, legalmente circunscritas a la responsabilidad *por riesgo* «regulada en

esta Ley».

En conexión con lo anterior, la nueva redacción del apartado 3 del art. 4 (LA LEY 1459/2004) circunscribe la cuantía de la indemnización resultante del anexo a la cobertura del seguro obligatorio; no afectando en consecuencia al seguro voluntario que pudiera complementarlo y/o a la responsabilidad individual del responsable imprudente o culpable, en su caso, como ahí se indica.

Como toda legislación especial que parte de un criterio singular de imputación, las cuantías indemnizatorias resultantes de la misma constituyen solamente una «protección básica» y, por supuesto, no impiden una reparación integral, personalizada y en concreto de los daños y perjuicios cuando concurren otros tipos de imputación distintos del riesgo, como la imprudencia o la culpa.

Así, esta nueva Ley especial limitativa en lugar de partir del principio de «personalización», «en concreto» de las indemnizaciones, asienta el principio de «objetivación» y atiende exclusivamente a los perjuicios que considera «relevantes» (art. 33.5 (LA LEY 1459/2004) y 3 (LA LEY 1459/2004)); por supuesto, estableciendo cuantías indemnizatorias limitadas.

Es obvio que al principio de reparación integral solo puede aproximarse uno —tal y como la resolución 75/7 del Consejo de Europa indica— mediante la valoración «en concreto» y en forma «pormenorizada» de los daños y perjuicios, incluyendo todos ellos, y no solo los «relevantes».

Dicho esto en cuanto al daño biológico y al daño moral, porque en cuanto al daño patrimonial, la reparación integral no debe ser una aspiración, sino una realidad, según las pruebas que se aporten, porque aquí sí es factible la reparación completa en todo caso; lo que esta Ley especial minimiza, acorde a su carácter objetivamente limitativo.

**IV.** La situación ha llegado a tal punto de abuso e insuficiencia, que el baremo citado solo puede persistir como «protección básica» en el ámbito del seguro obligatorio de autos, y debe sentarse de nuevo claramente la total compatibilidad de este con el seguro voluntario y la mayor indemnización que pueda reclamarse y fijarse judicialmente aquí, sin limitación alguna legal más que la derivada de la entidad del daño, apreciada libremente en cada caso por los Tribunales de Justicia.

Este ha sido el designio de la jurisprudencia civil desde siempre, que conviene rescatar, y que dicta que de todo hecho dañoso derivado de la circulación de vehículos se ha dicho nacen *dos acciones diferenciadas*. **a) la especial** derivada de la normativa específica, en la que la cuantía de la indemnización está limitada esencialmente al Seguro Obligatorio, y **b) la ordinaria** de Derecho Común al amparo del art. 1.902 del Código Civil (LA LEY 1/1889), sin que la cantidad a reclamar tenga limitación alguna legal:

«... de todo evento dañoso acaecido a causa de la circulación de vehículos de motor pueden nacer dos acciones civiles perfectamente diferenciadas, como lo son la especial ejecutiva derivada del Seguro Obligatorio, y la ordinaria de reclamación de daños y perjuicios, ambas compatibles, como así se deduce del art. 4 (LA LEY 1459/2004) del Texto Refundido, si bien ofrecen características distintas a uno y otro, pues la cuantía de la indemnización exigible por la primera será limitada legalmente, es de naturaleza objetiva y va dirigida contra la compañía que responde del Seguro Obligatorio, mientras que la acción ordinaria tiene su base en la culpa extracontractual y se dirige contra el autor del acto causante de los daños que son objeto de reclamación o contra la persona que viene obligada a responder por los actos culposos de otra al amparo de los arts. 1902 (LA LEY 1/1889) y 1903 CC. (LA LEY 1/1889), sin que la cantidad a reclamar en concepto de esa indemnización tenga limitación alguna legal, y puede el perjudicado señalar, a este respecto, la que estime conveniente a este efecto indemnizatorio.» (SSTS 10 de diciembre de 1992 (LA LEY 12868/1992) y 28 de abril de 1983.)