

# REFLEXIONES

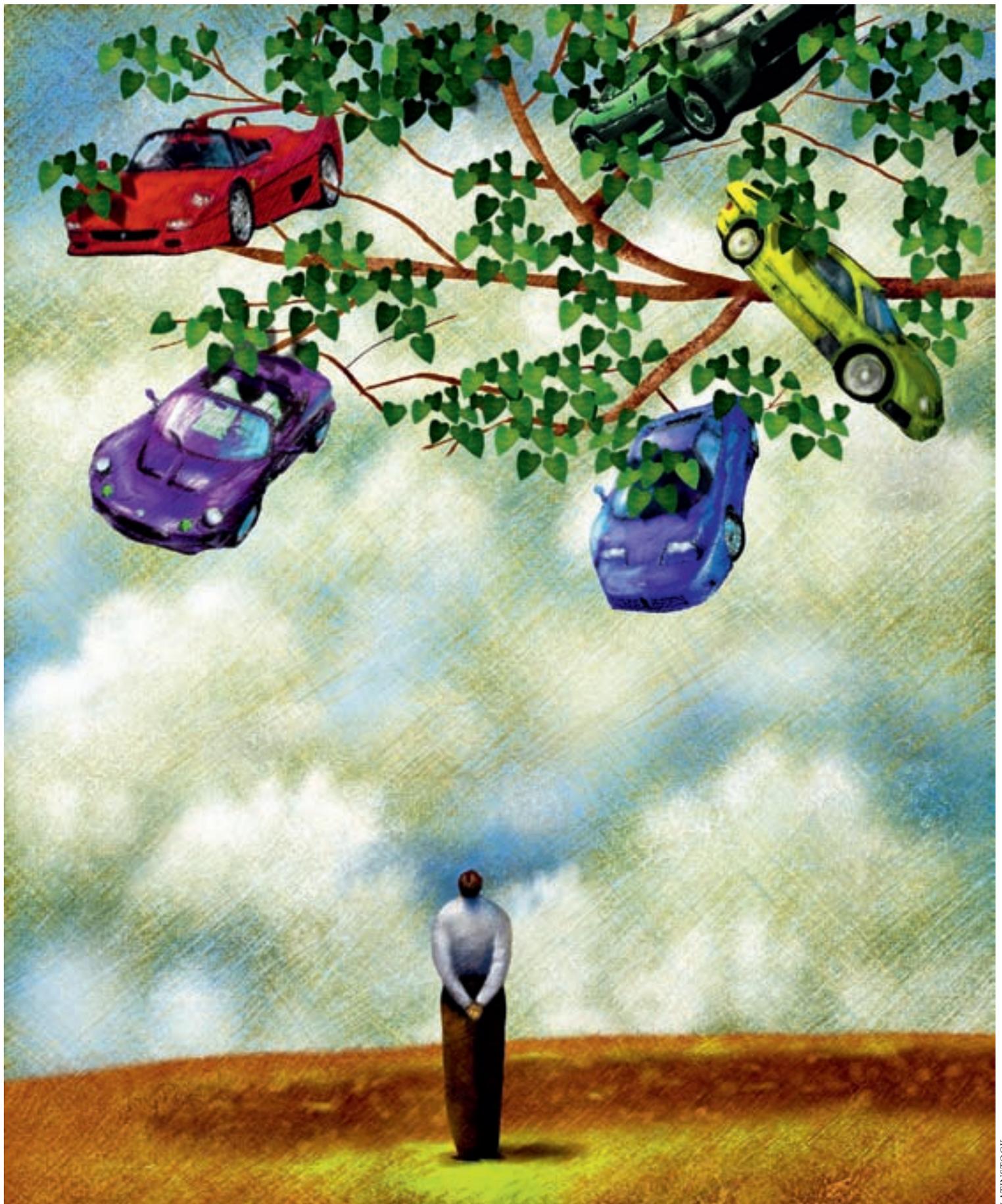
*y perspectivas sobre la futura*

REFORMA DEL BAREMO

DE INDEMNIZACIONES

LLUÍS BERMÚDEZ MORATA  
MERCEDES AYUSO GUTIÉRREZ  
MIGUEL SANTOLINO PRIETO  
Universitat de Barcelona

La Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005, relativa al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos (Quinta Directiva), modifica determinados aspectos de las cuatro directivas anteriores con una finalidad claramente reforzadora de la protección a los perjudicados en accidentes de circulación, así como la de conseguir una mayor celeridad en la percepción de las indemnizaciones. Con el fin de incorporar dicha directiva en nuestra regulación, se ha aprobado la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante, LRCSCVM), aprobado por el



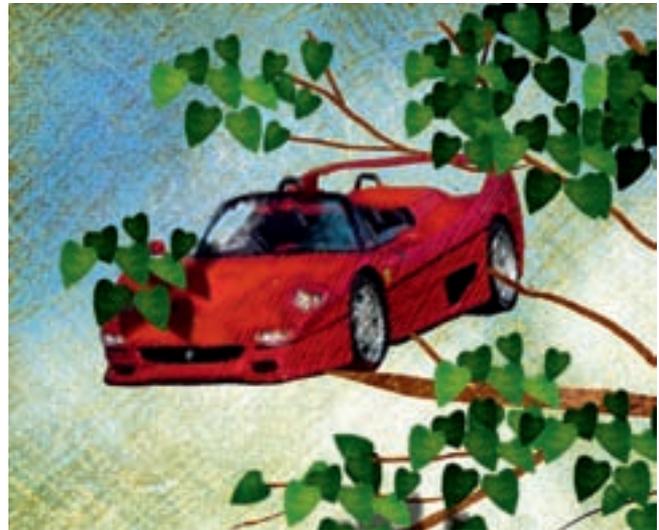
LATINSTOCK

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Siguiendo las recomendaciones de la Quinta Directiva, y con el fin de garantizar la efectiva protección de la víctima de accidentes de circulación, la nueva Ley ha elevado los límites de cobertura del seguro obligatorio hasta la cifra de 70 millones de euros por siniestro de daños corporales, cualquiera que sea el número de víctimas. Por lo que se refiere a agilizar los procesos de fijación de las indemnizaciones, la nueva Ley ha incorporado dos nuevos conceptos a nuestro ordenamiento jurídico: la oferta y la respuesta motivadas (Xiol, 2009).

La LRCSCVM establece la obligatoriedad del seguro del automóvil y lo define como un seguro de responsabilidad civil por los daños derivados de accidentes de circulación. Por tanto, el asegurador se obliga a indemnizar a un tercero por los daños y perjuicios causados por el asegurado en la conducción de un vehículo a motor. De este modo, la compañía de seguros desarrolla un importante rol social puesto que es la responsable de reparar económicamente a la víctima por el daño patrimonial soportado y también por la pérdida humana, entendiéndose ésta como la pérdida de calidad de vida y el sufrimiento que el accidente le genera. Ahora bien, determinar qué cantidad es la «justa» compensación económica por la que la compañía debe indemnizar a la víctima de un accidente de tráfico por el daño corporal sufrido no es una tarea sencilla ni exenta de discusión entre los expertos.

En España, desde 1995 la valoración de la indemnización económica del daño sufrido por las víctimas de accidentes de tráfico debe cuantificarse de acuerdo con el «Sistema para la Valoración de los Daños y Perjuicios causados a las Personas en Accidentes de Circulación», publicado como anexo de la LRCSCVM y comúnmente conocido como baremo de indemnizaciones. Este sistema de valoración se articula mediante unas tablas que incluyen los conceptos a indemnizar así como las cuantías indemnizatorias a otorgar.

Ante los cambios normativos derivados de la Quinta Directiva, parece lógica una reflexión sobre la



determinación de las cuantías indemnizatorias a partir de la aplicación del baremo español. En efecto, aunque la nueva Ley haya incrementado el límite de la cobertura por daños corporales hasta los 70 millones de euros por siniestro, en la mayoría de casos no se garantizará una mayor protección a los perjudicados de accidentes de tráfico si no se modifica el sistema de valoración vinculante que determina los límites indemnizatorios para estos siniestros. En otras palabras, se impone una reforma del sistema de valoración de los daños personales causados por accidentes de circulación. En este sentido, a principios de 2008, el director de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones consideró que la actualización del baremo requiere de una «dosis máxima» de consenso, de sosiego, de debate y reflexión, y de estudios sobre el impacto que puede tener en el sector asegurador esta reforma.

Atendiendo a la petición del director general de Seguros y Fondos de Pensiones, y desde la neutralidad que nos confiere la condición de profesores universitarios, decidimos en su día analizar los entresijos de la valoración de los daños personales causados por accidentes de circulación para, de este modo, constituir una herramienta de apoyo al debate y a la reflexión necesarias en este tema. En esta tarea pudimos contar con la colaboración de FUNDACIÓN MAPFRE, a través de las Ayudas a la Investigación en Seguros (convocatoria

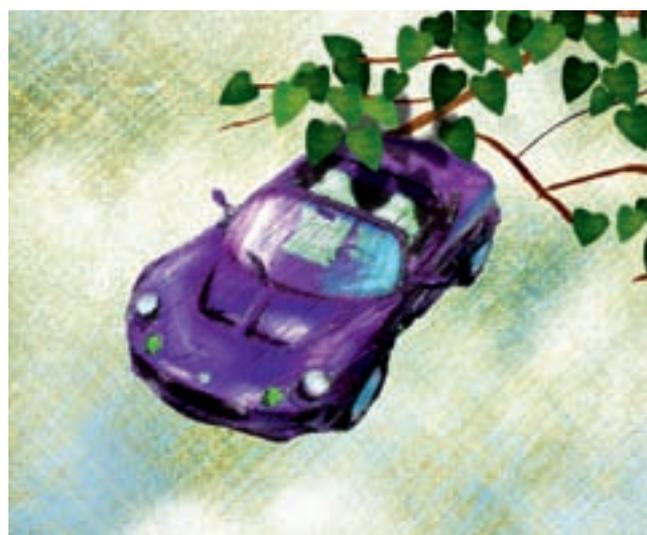
2007), dando como resultado la publicación del trabajo *Perspectivas y análisis económico de la futura reforma del sistema español de valoración del daño corporal* (Bermúdez, Ayuso y Santolino, 2009). El contenido de esta publicación se estructuró en dos partes. En la primera presentamos los conceptos teóricos que ayudan a comprender la dinámica del funcionamiento del baremo en España, comparándolo con los sistemas existentes en otros países de nuestro entorno, así como a obtener una idea, lo más concreta posible, del estado de la cuestión sobre la reforma del sistema. En la segunda parte del trabajo nos propusimos responder a la necesidad de realizar ejercicios prácticos de valoración del impacto económico ante los posibles escenarios que la futura reforma del baremo pueda definir.

El presente artículo, basado en el trabajo mencionado en el párrafo anterior, tiene por objetivo resumir las conclusiones y las reflexiones que hemos alcanzado sobre el funcionamiento del baremo y el de su posible reforma. De este modo, en el siguiente apartado recordamos los principios y fines que inspiraron el baremo vigente y explicamos su funcionamiento. En el tercer apartado analizamos la influencia que el marco armonizador europeo puede tener en la reforma del baremo. Seguidamente, en el cuarto apartado, reflexionamos sobre las perspectivas de reforma del baremo, teniendo en cuenta su carácter multidisciplinar (legal, médico y socio-económico). Llegados a la conclusión de que para afrontar con garantías una reforma del baremo es necesario tener en cuenta el impacto económico que las distintas propuestas de reforma tienen sobre el coste total de liquidación de los siniestros, en el quinto apartado realizamos, tras definir dos aproximaciones simples

de reforma, una valoración económica de su impacto. Finalmente, en las conclusiones apuntamos de manera resumida nuestra opinión sobre la reforma del sistema de valoración de daños personales derivados de accidentes de circulación.

### BAREMO VIGENTE: MOTIVACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

En el tema que nos ocupa, creemos que antes de iniciar el debate sobre la reforma del baremo de indemnizaciones es necesario tener muy presente la situación y los motivos que llevaron al legislador a incluir un «Sistema para la Valoración de los Daños y Perjuicios causados a las Personas en Accidentes de Circulación» en el anexo de la Ley 30/1995, de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. De este modo, podremos valorar la vigencia de los supuestos que inspiraron el actual baremo. Éste se implantó para dar respuesta a una serie de factores que confluyeron y que podemos resumir en el siguiente párrafo.



**LA REFORMA DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE LOS DAÑOS PERSONALES CAUSADOS POR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN REQUIERE UNA «DOSIS MÁXIMA» DE DEBATE, DE REFLEXIÓN Y DE CONSENSO**

Según datos de UNESPA, para el ejercicio 1991 el resultado técnico conjunto del sector para el ramo de automóviles era aproximadamente de un 108% sobre las primas devengadas. Entre las causas apuntadas para explicar tal resultado destaca la tendencia persistente, desde mediados de los 80, por parte de los jueces, a incrementar las indemnizaciones por daños personales (inflación judicial). Este fenómeno, unido a la desigualdad de criterio entre los juzgadores, desalentaba la resolución de los conflictos mediante acuerdo amistoso entre las partes. La excesiva litigiosidad incrementó el retraso judicial en la determinación de las indemnizaciones por siniestros con daños corporales, causando un sesgo importante entre el nivel de indemnización finalmente pagado y el utilizado para calcular las primas, unos años antes. En otras palabras, las provisiones de las entidades de seguros, calculadas a partir de las primas devengadas en el año de ocurrencia del accidente, eran insuficientes para hacer frente a las indemnizaciones finales pagadas en el año de liquidación, tras sucesivos años de inflación judicial. Las entidades de seguros no eran el único agente económico perjudicado por esta situación: los tribunales de justicia se encontraban colapsados; las víctimas de accidentes de circulación veían compensados los daños de manera tardía y desigual, según el tribunal asignado, y el regulador tenía serias dificultades para controlar la solvencia de las entidades dedicadas a este ramo.

Con la aprobación del baremo, el legislador se propuso acabar con la situación descrita en el párrafo anterior proporcionando a los agentes económicos implicados en este proceso, mecanismos de previsibilidad, moderación e igualdad en la valoración de la in-



demnización económica del daño sufrido por las víctimas de accidentes de tráfico. El baremo de indemnizaciones sirve para la valoración de los daños corporales (muerte, lesiones permanentes y temporales) sufridos por la víctima de un accidente de circulación. El sistema de valoración se articula mediante un sistema tabular en el que se incluyen los conceptos susceptibles de indemnización, así como las reglas o criterios para la valoración económica de dichos conceptos. Todo ello dentro de un esquema cerrado, es decir, sin posibilidad de salirse de este sistema. Con el fin de conseguir los objetivos marcados, el legislador impuso la obligatoriedad de su aplicación por parte del juez. El carácter vinculante del baremo de indemnizaciones ha sido, desde su aprobación, su aspecto más discutido y polémico. No obstante, a partir de la sentencia del Tribunal Constitu-



**CON LA APROBACIÓN DEL BAREMO, EL LEGISLADOR SE PROPUSO PROPORCIONAR A LOS AGENTES ECONÓMICOS IMPLICADOS EN ESTE PROCESO, DE MECANISMOS DE PREVISIBILIDAD, MODERACIÓN E IGUALDAD EN LA VALORACIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN ECONÓMICA**

cional 181/2000 (STC 181/2000) se ha dejado de debatir, al menos abiertamente, sobre este punto.

El Sistema para la Valoración de los Daños y Perjuicios causados a las Personas en Accidentes de Circulación se estructura en dos apartados y un «anejo» (anexo del Anexo de la Ley). En el primer apartado se consideran los criterios para la determinación de la responsabilidad civil y la indemnización, y en el segundo, las reglas sobre la aplicación del sistema. Tras definir estos criterios, principios y reglas, en el anejo se presenta el sistema tabular del baremo dividido según el tipo de contingencia ocurrido: 1) indemnizaciones por muerte (tablas I y II); 2) indemnizaciones por lesiones permanentes (tablas III, IV y VI); y 3) indemnizaciones por incapacidades temporales (tabla V).

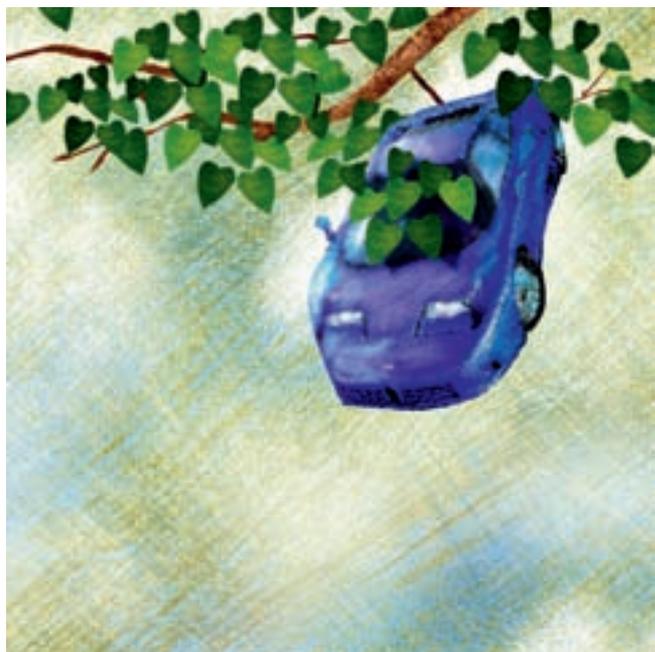
Resumidamente, el método de valoración parte de fijar unas indemnizaciones básicas por muerte, por lesiones permanentes o por lesiones temporales, y sobre ellas se aplican unos factores correctores en función de la concurrencia de determinadas circunstancias relacionadas fundamentalmente con la situación económica y familiar del perjudicado. En el diseño de las tablas, y para todas las contingencias, se contemplan básicamente dos tipos de daños personales derivados de

accidentes de circulación a resarcir: los daños no patrimoniales y los daños patrimoniales.

La indemnización básica en el caso de fallecimiento (tabla I del baremo) se calcula en función del número de perjudicados y su parentesco con la víctima, por una parte, y la edad de la víctima por otra. Los factores de corrección para las indemnizaciones básicas por muerte aparecen en la tabla II y recogen porcentajes de incremento de la indemnización básica en función de los perjuicios económicos que se originan (según los ingresos anuales netos derivados del trabajo personal que percibía la víctima), así como la existencia de circunstancias familiares especiales.

Las indemnizaciones básicas por la existencia de lesiones permanentes quedan recogidas en la tabla III. En este caso, la indemnización básica se calcula en función de un sistema de puntos que indica la gravedad de la lesión. La puntuación se establece a partir de la tabla VI (baremo médico), diferenciando entre el menoscabo psicofísico (secuelas) y el perjuicio estético. Finalmente, el cálculo de la cantidad a indemnizar dependerá del valor monetario del punto recogido en la tabla y de la edad de la víctima. Los factores de corrección para las indemnizaciones básicas por lesiones permanentes aparecen en la tabla IV. Del mismo modo que en el caso de muerte, se tratan los perjuicios económicos sufridos por la víctima. Además, en este caso, se incluye la posibilidad de compensar por daños morales complementarios y por el grado de incapacidad para la ocupación habitual provocado por el accidente, así como otras correcciones relacionadas con los gastos derivados de la situación de invalidez de la víctima.

Las indemnizaciones por incapacidad temporal aparecen en la tabla V. La indemnización básica es una cuantía fija y diaria en función de los días de baja (distinguiendo entre días de baja hospitalarios, impeditivos y no impeditivos). Los factores de corrección también aparecen en la misma tabla V, asociados a los perjuicios económicos sufridos por la víctima.



## SISTEMAS DE VALORACIÓN EN EUROPA

Dejando a un lado los problemas en el funcionamiento del baremo, que más tarde abordaremos, lo que ha llevado a plantear una reforma del mismo es la exigencia por parte de la Unión Europea (UE), mediante la Quinta Directiva, de reforzar la protección a los perjudicados en accidentes de circulación, así como la de conseguir una mayor celeridad en la percepción de las indemnizaciones. Por ello, según nuestra opinión, consideramos muy necesario conocer bien los diferentes sistemas de valoración de los daños corporales existentes en el resto de países de la UE para, de este modo, tenerlos en cuenta ante una eventual reforma del baremo español.

En la valoración económica del daño corporal derivado de accidentes de tráfico existen importantes diferencias entre los modelos aplicados por los distintos países europeos. Por un lado, países como Bélgica, Francia, Italia y España aplican en sus ordenamientos jurídicos modelos basados en baremos médicos para la evaluación de la lesión. En cambio, otros países como Irlanda, Alemania o Inglaterra, siguiendo su tradición jurídica, tienen instaurados baremos judiciales. En Bermúdez, Ayuso y Santolino (2009) detallamos las características de los sistemas de valoración de estos países y el de otros como Suecia o Noruega.

Así pues, la evaluación y la reparación de los daños corporales en Europa están basadas en disposiciones legales y en tradiciones jurisprudenciales y doctrinales de carácter muy diferente. En consecuencia, las indemnizaciones económicas que se otorgan en los países miembros son de cuantías muy distintas, no pudiéndose explicar éstas únicamente por el distinto poder adquisitivo de sus ciudadanos. En la tabla 1 se muestran algunos ejemplos de indemnización media por lesión para diferentes países.

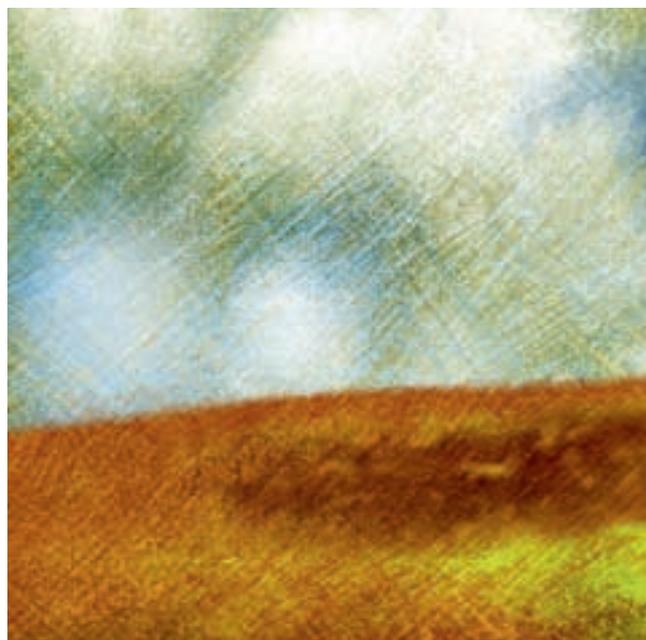


TABLA 1

### Diferencias en la indemnización económica por daños no pecuniarios (€)

|              | Cuadriplegia    | Disfunción sexual masculina | Pérdida de visión en ambos ojos | Pérdida del sentido del gusto |
|--------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Austria      | 110.000         | 47.000                      | 100.000                         | 10.000                        |
| Bélgica      | 125.000-237.000 | 12.000-50.000               | 60.000-100.000                  | 15.000                        |
| Inglaterra   | 260.000-333.000 | 127.000                     | 215.000                         | 32.000                        |
| Francia      | 270.000         | 76.000                      | 227.000                         | -                             |
| Alemania     | 175.000-200.000 | 15.000-75.000               | 75-250.000                      | 30.000                        |
| Italia       | 390.000         | 115.000                     | 372.000                         | 9.000                         |
| Países Bajos | 55.000-95.000   | 35.000                      | 46.000                          | 5.000-15.000                  |

Fuente: Rogers, W.H. (ed.) (2001) *Damages for Non-pecuniary Loss in a Comparative Perspective*, Springer: Wien / New York.

La UE debe facilitar la libre circulación de personas en el mercado interior y, considerando que cada vez son más los litigios con repercusiones transfronterizas en el ámbito de los accidentes de circulación, también debería perseguir la armonización en las prácticas de valoración de los daños personales aplicadas por los diferentes Estados. Un primer paso para lograr dicha armonización es el proyecto de una «Guía de baremo europeo para la evaluación de las lesiones físicas y psíquicas», ya tramitado por la Comisión a finales de 2003 (Rothley, 2003). Como advierte Borobia (2006), uno de los responsables del grupo de trabajo creado para su elaboración, el objetivo de la publicación de un baremo europeo es proporcionar a los peritos de los países miembros de la UE una guía sobre el grado de invalidez que se deriva de una secuela determinada, y con ello asegurar una cierta coherencia entre la base de indemnización de un país a otro. Actualmente está en trámite en el Parlamento Europeo, donde presumiblemente se publicará como una Recomendación o como una Directiva para los accidentes de tráfico que tengan lugar fuera del Estado de origen del accidentado. Desde mayo de 2005 este baremo ya es obligatorio para la valoración de la gravedad en las pólizas de seguro de enfermedad o accidente de los trabajadores de las instituciones europeas.

A pesar del avance que supone este proyecto para la homogeneización de las indemnizaciones por daños corporales entre los Estados miembros, debemos tener en cuenta que este baremo europeo es únicamente un baremo médico, por lo que faltaría establecer una meto-

dología común que tradujera en términos monetarios el daño psicofísico sufrido por la víctima. Sin duda, este segundo paso en la armonización puede resultar muy complejo, ya que la metodología escogida debería respetar las diferencias económicas existentes entre los distintos niveles de vida de los Estados de la UE.

No obstante, de cara a una futura reforma del baremo español, el proyecto de baremo médico europeo debería ser tomado en consideración al analizar los posibles cambios en la actual tabla V. En este punto, el baremo europeo establece una terminología más precisa sobre lo que se debe valorar, y unas normas o reglas de utilización más exhaustivas para facilitar la labor del perito médico, que viene siendo una de las quejas del baremo español.

## PERSPECTIVAS DE REFORMA DEL BAREMO

Después de más de una década de experiencia en la aplicación del actual sistema de valoración de las indemnizaciones se han podido ir apreciando las carencias del mismo, así como la necesidad de actualizarlo para que se ajuste a la realidad socio-económica española. Desde nuestro punto de vista, una reforma legal del baremo de indemnizaciones debe atender tanto a cuestiones jurídicas como a criterios médicos y a aspectos socio-económicos.

En primer lugar, los aspectos legales de la reforma del baremo están siendo ampliamente debatidos tanto en la literatura especializada<sup>1</sup> en esta materia como en las comisiones jurídicas creadas por las diferentes instituciones vinculadas a esta reforma. Se han discutido desde los aspectos más formales y de estructura del baremo hasta los aspectos más fundamentales, como el carácter vinculante del mismo, la concurrencia y compa-

<sup>1</sup> Por ejemplo: Medina (2007), Vicente (2007), Fernández (2008) y Xiol (2008).



**LA UE HA EXIGIDO LA REFORMA DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES PARA ALCANZAR DOS OBJETIVOS: REFORZAR LA PROTECCIÓN A LOS PERJUDICADOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y CONSEGUIR UNA MAYOR CELERIDAD EN LA PERCEPCIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES**



tibilidad de las prestaciones o su universalidad, entre otros aspectos.

Sin embargo, los puntos más destacables hacen referencia a los principios básicos de la responsabilidad civil: los principios de reparación vertebrada y de reparación íntegra. Como pauta general, estimamos que la futura reforma del baremo debería representar una mejora en el cumplimiento de estos dos principios, sin olvidar los objetivos de previsibilidad, moderación e igualdad que inspiran el actual sistema, así como constatar su carácter vinculante, garantía del alcance de dichos objetivos.

Con el fin de cumplir en mayor grado el principio de reparación vertebrada, el futuro baremo tendría que evitar determinar una misma cantidad para reparar simultáneamente daños de distinta naturaleza, como actualmente ocurre. En efecto, la reforma del baremo debe perseguir el desglose de las indemnizaciones, diferenciando entre los importes que se refieren a daños morales y aquellos que se refieren a daños patrimoniales. A su vez, los daños patrimoniales deberían contemplarse divididos entre los importes pagados por perjuicios económicos ya producidos y los satisfechos por perjuicios económicos futuros.

Este último concepto, los perjuicios económicos futuros, de difícil cuantificación, pone en tela de juicio el sistema actual a la hora de valorar el cumplimiento del principio de reparación íntegra. En la mayoría de

las ocasiones es imposible conocer con exactitud la totalidad del perjuicio económico futuro y, por tanto, se hace imposible observar si se satisface dicho principio. Una futura reforma del baremo tendrá que abordar de la mejor manera posible la aparente contradicción que puede existir entre el principio de reparación íntegra y los principios de previsibilidad, moderación e igualdad que lo inspiran.

En segundo lugar, como sistema de valoración de los daños personales, los aspectos relacionados con la valoración médica de éstos suponen uno de los puntales del baremo. Sin embargo, salvo los comentarios realizados en el apartado anterior sobre los problemas detectados y la posible utilización del proyecto de baremo europeo, no incidiremos más en este importante aspecto por no disponer de los conocimientos necesarios para hacerlo.

Finalmente, desde un punto de vista socio-económico, la reforma del baremo debe atender a la mejora en la protección de las víctimas de accidentes de tráfico, siguiendo las directrices marcadas por la Quinta Directiva. En esta línea, la reforma del baremo debería conseguir la equiparación con los niveles medios de indemnización de los países de la UE. En comparación con estos países, el nivel medio de indemnización que se deriva de la aplicación del baremo español actual es inferior, y manifiestamente inferior en aquellos siniestros con lesionados graves. Después de casi quin-

ce años de funcionamiento, el baremo actual necesita una reforma que consiga compensar de un modo más justo a los grandes lesionados, acercándolo a los niveles europeos.

No obstante, aunque exista un cierto consenso en mejorar las prestaciones para los grandes lesionados y equipararlas a las de los países de nuestro entorno, consideramos que se ha debatido poco sobre el impacto socio-económico que una mejora como ésta representaría sobre el coste total de las indemnizaciones a satisfacer por las compañías de seguros. Además, debemos tener en cuenta que, si bien en un primer estadio las compañías de seguros se encontrarían con los problemas relacionados con la gestión de esta mejora, sería la sociedad en su conjunto (o al menos los conductores de vehículos) la que debería soportar ese incremento en el coste total, posiblemente vía incremento de las primas de los correspondientes seguros.

Esta componente socio-económica debería ser tenida muy en cuenta a lo largo de todo el proceso de reforma y, según nuestra opinión, de manera muy central y no sólo colateral. Para ello, cada propuesta de reforma del sistema de valoración debería disponer de su respectivo estudio sobre el impacto económico que pueda representar. De este modo, el difícil proceso de elección entre las distintas propuestas que se planteen dispondría de más y mejores elementos a considerar.

En Bermúdez, Ayuso y Santolino (2009) planteamos distintos escenarios de reforma y valoramos su impacto sobre el coste total de indemnizaciones mediante la utilización de una base de datos de siniestros de daños personales ocasionados por accidentes de automóvil. En el siguiente apartado, a modo de pro-

puesta, exponemos distintas posibilidades para valorar el impacto económico de las diferentes alternativas que puedan ir apareciendo a lo largo del proceso de reforma del baremo.

### VALORACIÓN DEL IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO DE UNA POSIBLE REFORMA DE LA VALORACIÓN DE LAS LESIONES PERMANENTES

Para llevar a cabo valoraciones del impacto económico de posibles escenarios de reforma, es necesario disponer de una base de datos completa sobre siniestros de accidentes de circulación con víctimas que han sufrido daños corporales. A modo de ejemplo, en nuestro caso, se ha dispuesto de información sobre un total de 22.709 siniestros de automóviles ocurridos en España entre 2000 y 2007, en los que se ha producido al menos una víctima con daños corporales (no se incluyen los casos con muerte de la víctima). Los datos hacen referencia fundamentalmente a las lesiones (temporales y permanentes) sufridas por los individuos, como el tipo de secuela padecida, los días de baja y las indemnizaciones concedidas por cada uno de los daños sufridos. No obstante, también incluye información relevante sobre las características del siniestro, como el tiempo que se ha utilizado en su liquidación o el lugar donde se ha producido el accidente.

Si nuestro objetivo es valorar el impacto económico sobre el coste total de liquidación de una propuesta de reforma, debemos, en primer lugar, conocer bien la estructura de dicho coste. La descomposición del mismo por partidas, para el conjunto de siniestros, y teniendo en cuenta la información contenida en la muestra de estudio, aparece en la figura 1.

En esta primera aproximación al problema de



**LA REFORMA DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES DEBERÍA CONSEGUIR LA EQUIPARACIÓN CON LOS NIVELES MEDIOS DE INDEMNIZACIÓN DE LOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA, ACTUALMENTE MUY SUPERIORES RESPECTO A ESPAÑA**

valorar el impacto económico de diferentes propuestas de reforma del baremo, se ha focalizado el interés en la parte del sistema relativa a las lesiones permanentes. En este sentido, los escenarios de reforma tratados aquí se refieren a la modificación de aspectos contenidos en las tablas III y IV del baremo actual. Los escenarios propuestos de reforma del baremo, sobre los que se pretende valorar el impacto en el coste total de liquidación, se han formulado teniendo en cuenta las opiniones que sobre esta reforma se han podido recopilar de entre los diferentes artículos, documentos y foros analizados, así como nuestra valoración propia.

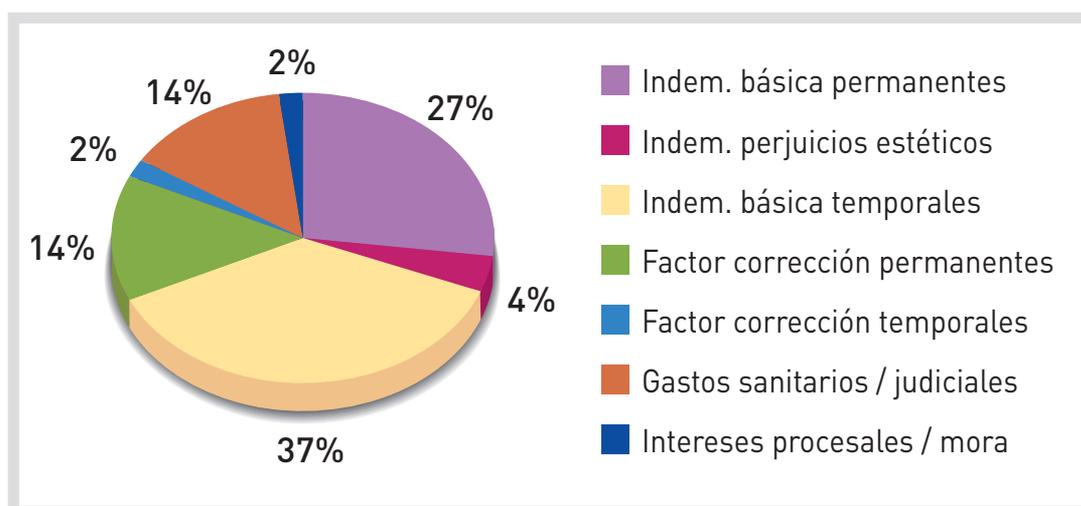


Figura 1. Descomposición del coste total por lesiones permanentes y temporales.

En primer lugar, proponemos una serie de escenarios relativos a una futura modificación del valor monetario del punto de la actual tabla III. Para definir tales escenarios, partimos de considerar que el valor del

punto monetario deberá ser aumentado siguiendo las directrices de mayor protección de la víctima marcadas por la Quinta Directiva. Además, dada la manifiesta deficiencia en el nivel indemnizatorio de los grandes lesionados, suponemos que los incrementos en el valor monetario del punto deben ser superiores a medida



**UNA FUTURA REFORMA DEL BAREMO TENDRÁ QUE ABORDAR DE LA MEJOR MANERA POSIBLE LA APARENTE CONTRADICCIÓN ENTRE EL PRINCIPIO DE REPARACIÓN ÍNTEGRA Y LOS PRINCIPIOS DE PREVISIBILIDAD, MODERACIÓN E IGUALDAD QUE LO INSPIRAN**

que la puntuación total es mayor. A partir de estas consideraciones, como puede verse en la tabla 2, establecemos cinco tramos de puntuación y, para cada escenario, suponemos diferentes porcentajes de incremento del valor del punto para cada uno de los tramos definidos. En todos los casos, el incremento es mayor conforme aumenta la gravedad de las secuelas.

Una vez definidos los escenarios, con la ayuda de la base de datos, donde para cada víctima se dispone de la puntuación por perjuicios fisiológicos y estéticos que resulta de la aplicación del baremo médico, se pueden realizar los cálculos necesarios para conocer cómo se vería incrementado el conjunto de las indemnizaciones por secuelas (o indemnización básica). Por ejemplo, para el escenario 2, los incrementos propuestos en la tabla III, de hasta un 25% para lesionados de carácter grave, producirían un aumento de las indemnizaciones por secuelas de un 6,19%, lo que a la vez supondría un incremento del 1,96% sobre el coste total de liquidación.



TABLA 2

**Valoración del impacto económico ante una modificación del valor monetario del punto, por perjuicios fisiológicos y estéticos**

| Perjuicios por secuelas y estéticos | Escenario 1 | Escenario 2 | Escenario 3 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Incremento (%) del tramo 1-10       | 0           | 0           | 5           |
| Incremento (%) del tramo 11-30      | 0           | 5           | 10          |
| Incremento (%) del tramo 31-50      | 5           | 10          | 20          |
| Incremento (%) del tramo 51-75      | 10          | 15          | 30          |
| Incremento (%) del tramo 76-100     | 20          | 25          | 40          |
| % incremento sobre indem. básica    | 4,44        | 6,19        | 13,60       |
| % incremento sobre coste total      | 1,40        | 1,96        | 4,30        |

En segundo lugar, hemos querido abordar diferentes escenarios de reforma sobre los conceptos de la actual tabla IV (factores correctores que incluyen compensaciones por perjuicios económicos, incapacidades permanentes, necesidad de ayuda de otra perso-

na, adecuación de la vivienda y de vehículo propio). Según la muestra disponible, más de un tercio de las víctimas no han recibido compensación por factores correctores, y un 60% de las mismas han recibido compensaciones por perjuicios económicos. De ahí

que sólo un 4% de las víctimas ha recibido una compensación distinta a la de perjuicios económicos. Sin embargo, este pequeño porcentaje representa más del 80% del importe total liquidado como factores correctores. Los importes por incapacidades permanentes y ayuda de otra persona son mucho más elevados que los que se refieren a compensaciones por perjuicios económicos. Por todo ello, a la hora de plantear escenarios de reforma y valorar su impacto en el coste total de liquidación deberíamos centrarnos en las tres partidas más representativas: perjuicios económicos, incapacidades permanentes y necesidad de ayuda de otra persona.

Como planteábamos en el apartado anterior, la valoración del perjuicio económico futuro se presenta como uno de los puntos más delicados ante una futura reforma del baremo. En la actualidad, la compensación del perjuicio económico futuro viene limitada por los máximos que la misma tabla IV establece para cada una de las categorías de incapacidad permanente (parcial, total y absoluta). Esta limitación está cuestionada por la mayor parte de expertos juristas, que opinan que para una reparación integral del perjuicio económico futuro, dentro de un sistema cerrado y vinculante como el nuestro, sería necesaria la aplicación de una serie de reglas presuntivas. Tales reglas no han sido todavía tratadas por los expertos que trabajan en la futura reforma del baremo, aunque podrían utilizarse como referencia las que se establecen en la legislación inglesa (GAD, 2007; Ayuso *et al.*, 2010a; 2010b).

Con el objetivo de realizar una primera valoración sobre el impacto económico de las posibles reformas que en este punto se puedan plantear, y sin entrar a discutir acerca de los supuestos necesarios para conseguir unas reglas presuntivas que garanticen al máximo el principio de reparación integral, hemos considerando que estas partidas, conjuntamente con otras ya tratadas, deben conseguir que las indemnizaciones que resultan de la aplicación del sistema de valoración de daños personales por accidentes de circulación español se equiparen con las indemnizaciones otorgadas



en los países de la UE. Consideremos, por ejemplo, una víctima de gravedad extrema. Se trata de un individuo de 20 años de edad, tetraplégico a causa del accidente, cuyos ingresos eran de 30.000 euros al año.

En la tabla 3, en la primera columna, se muestra la indemnización máxima posible conforme al baremo de 2007<sup>2</sup> para el caso descrito<sup>3</sup> y, en las siguientes columnas, los tres escenarios planteados para conseguir indemnizaciones máximas de 2, 2,5 y 3 millones de euros, respectivamente. Para estos escenarios se han considerado los mismos supuestos para aquellas partidas distintas a la de incapacidad permanente absoluta. En primer lugar, un aumento del 25% del valor del punto como habíamos planteado en el escenario 2 de la tabla 2. En segundo lugar, por perjuicios económi-

<sup>2</sup> Se ha utilizado el baremo de 2007 a efectos de comparación con los datos de la muestra disponible.

<sup>3</sup> Como se aprecia, la máxima indemnización posible conforme al baremo de 2007 ronda los 1.200.000 euros. En otros países de la UE, la indemnización de una víctima similar va desde los 7 millones de euros del Reino Unido hasta los casi 4 millones de Alemania.

TABLA 3

**Escenarios de indemnización total máxima**

|                                    | <b>Baremo 2007</b>  | <b>Escenario 1</b>  | <b>Escenario 2</b>  | <b>Escenario 3</b>  |
|------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Indemnización básica (100 puntos)  | 300.496,00          | 375.620,00          | 375.620,00          | 375.620,00          |
| Perjuicio estético (50 puntos)     | 150.248,00          | 187.810,00          | 187.810,00          | 187.810,00          |
| Perjuicios económicos              | 67.611,60           | 84.514,50           | 84.514,50           | 84.514,50           |
| Daños morales complementarios      | 82.685,58           | 82.685,58           | 82.685,58           | 82.685,58           |
| Incapacidad permanente absoluta    | 165.371,17          | 567.276,67          | 1.067.276,67        | 1.567.276,67        |
| Necesidad ayuda 3ª persona         | 330.742,34          | 594.602,00          | 594.602,00          | 594.602,00          |
| Adecuación vivienda                | 82.685,58           | 82.685,58           | 82.685,58           | 82.685,58           |
| Adecuación vehículo propio         | 24.805,67           | 24.805,67           | 24.805,67           | 24.805,67           |
| <b>Indemnización total máxima</b>  | <b>1.204.645,94</b> | <b>2.000.000,00</b> | <b>2.500.000,00</b> | <b>3.000.000,00</b> |
| % sobre total factores correctores |                     | 66,32               | 186,90              | 269,59              |
| % sobre coste total                |                     | 9,09                | 25,61               | 36,95               |

cos, un incremento sobre la indemnización básica de un 15%. En tercer lugar, para la indemnización por necesidad de ayuda de otra persona, se ha considerado como indemnización máxima la valoración actuarial de la renta máxima a percibir por una víctima de 20 años de edad con gran dependencia (nivel II) según la Ley de Dependencia<sup>4</sup>. Finalmente, se ha optado por mantener el resto de partidas con la indemnización máxima que marca el baremo de 2007.

<sup>4</sup> Según nuestro punto de vista, la futura reforma del baremo debería compensar este concepto a partir de lo establecido en la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia (comúnmente conocida como Ley de Dependencia).

Si se desea la convergencia hacia niveles europeos de indemnización, la valoración del perjuicio económico futuro debe aumentar considerablemente, como puede apreciarse en la tabla 3, observando los valores en la partida de incapacidad permanente absoluta necesarios para lograr las indemnizaciones totales máximas que se nos acerquen a Europa.

Concretamente, la cuantía máxima de esta partida debería aumentar en un 243,03% para alcanzar la cifra total de 2 millones de euros del primer escenario, y un 545,38 o un 847,73% para conseguir las cifras de los escenarios 2 y 3, respectivamente. Ante estas cantidades, se nos plantea la cuestión del impacto que tal incremento supondría en el coste total de liquidación, manteniendo el resto de partidas sin variación. Como es obvio, el incremento en el máximo es superior al que debería aplicarse en término medio sobre los tres tipos de incapacidades. Para calcular el incremento a aplicar sobre el total de los costes por incapa-



**LA VALORACIÓN DEL PERJUICIO ECONÓMICO FUTURO SE PRESENTA COMO UNO DE LOS PUNTOS MÁS DELICADOS ANTE UNA FUTURA REFORMA DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES**

ciudades, hemos considerado que la distribución de los incrementos es normal, que los aumentos calculados para el caso extremo son los máximos de la distribución y que por tanto, en término medio, los aumentos deben ser un 50% inferiores a los máximos. De la observación de la tabla 3 se puede concluir que según los supuestos realizados para el escenario 2, equiparar el perjuicio económico futuro a los niveles europeos deseados supondría un aumento en el coste total de liquidación de los daños personales de aproximadamente un 25%.

Finalmente, hay que dejar constancia de que los supuestos de valoración aquí presentados son simples ejemplos de cómo podríamos proceder para disponer de un informe económico sobre el impacto de cada propuesta en el coste total de liquidación. De tener una información más detallada sobre las distintas propuestas de reforma del baremo, y con la ayuda de una base de datos como la que hemos tenido disponible, creemos que los resultados que se obtendrían con procedimientos similares a los planteados serían de gran ayuda para la toma de decisiones y, en definitiva, para valorar el alcance de la reforma del baremo.

## CONCLUSIONES

Finalmente, a modo de resumen, queremos dejar patente que existe un amplio acuerdo entre todos los agentes económicos implicados sobre la necesidad de reformar el actual baremo, y que la futura reforma debe estar dirigida, en última instancia, a la mejora en la protección de la víctima de un accidente de circulación. Además, pensamos que dicha reforma debe ser fiel a los objetivos de previsibilidad, moderación e igualdad

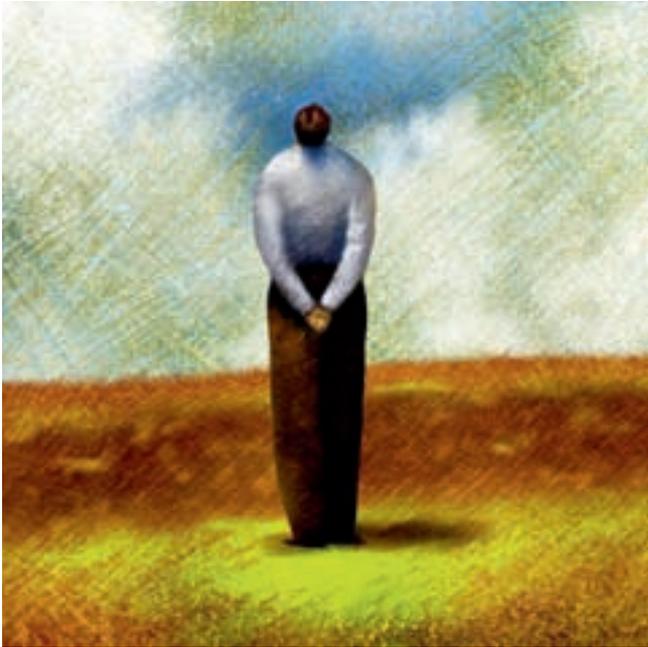
que inspiraron el actual baremo, así como mantener su carácter vinculante para garantizar el alcance de dichos objetivos.

Según nuestro punto de vista, los fines que inspiraron el actual baremo siguen vigentes. Es necesario un grado elevado de previsibilidad para facilitar los acuerdos y evitar, en la medida de lo posible, la vía judicial. Así se reduciría la elevada litigiosidad que soporta nuestro sistema judicial y se aceleraría la percepción de las indemnizaciones por parte de las víctimas de accidentes de tráfico. Al mismo tiempo, dicha previsibilidad facilitaría la estimación de las provisiones técnicas por prestaciones a las entidades de seguros, garantizándose mejor de esta forma la solvencia de las mismas.

La reforma del baremo debe seguir cumpliendo con el principio constitucional de igualdad, aunque en ocasiones sea difícil compatibilizar éste con el objetivo de previsibilidad. Los factores y circunstancias relacionados con un accidente de circulación y sus víctimas son tantos y tan diversos que resulta imposible reflejarlos todos en un sistema tabular cerrado como el baremo. Una indemnización básica, que tenga en



**LA REFORMA DEL BAREMO DE INDEMNIZACIONES DEBE SEGUIR CUMPLIENDO CON EL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE IGUALDAD, AUNQUE EN OCASIONES SEA DIFÍCIL COMPATIBILIZAR ÉSTE CON EL OBJETIVO DE PREVISIBILIDAD**



cuenta algunos de los factores más objetivos, garantiza el principio de igualdad. Sin embargo, si incluimos factores de corrección sobre la indemnización básica, necesarios para tener en cuenta el resto de factores, deberemos llegar a un consenso o equilibrio entre los objetivos de previsibilidad e igualdad.

En cuanto al objetivo de moderación, en ocasiones criticado por algunos sectores por considerarlo una exigencia de las entidades de seguros, debemos recordar que la situación de inflación judicial en las indemnizaciones, previa a la aprobación del actual baremo, había perjudicado gravemente la situación financiera y solvencia de las compañías, y de ahí que su principal preocupación fuera moderar dicha inflación judicial. En la actualidad, según nuestro punto de vista, debemos entender este objetivo como garante del principio asegurador del no lucro, esto es, la víctima de un accidente de circulación no debe lucrarse por la ocurrencia de dicho accidente, tan sólo debe ser justamente compensada por los daños ocasionados.

Para conseguir los fines marcados, creemos que en la reforma del baremo deben concurrir una serie de circunstancias contextuales. En primer lugar, una reforma del sistema de valoración de los daños personales

debe atender a criterios multidisciplinarios, esto es, a criterios legales, económico-sociales y médicos. La participación por igual, en el proceso de elaboración del nuevo baremo, de profesionales de las diferentes disciplinas ha de ser la pauta a seguir para evitar algunas de las contradicciones del actual baremo. En este sentido, tal y como se ha hecho en apartados anteriores, cabe remarcar la necesidad de contar con informes socio-económicos para cada propuesta de reforma del baremo, donde se valore el impacto que dicha propuesta puede tener en el coste total de las indemnizaciones por accidentes de circulación.

En segundo lugar, los agentes económicos implicados deben responder adecuadamente a los retos que la reforma del baremo les plantea. De un lado, el regulador-legislador debe incentivar, mediante la discusión y reflexión pausadas, acuerdos que garanticen un sistema de valoración más justo y eficiente que el actual. Por otro lado, las entidades aseguradoras, como vienen haciendo, tienen que participar en el debate de la reforma y, más adelante, asumir los cambios que de ésta se deriven. Por último, la sociedad en general debe entender que una mayor protección de la víctima probablemente significará mayores costes de liquidación para las aseguradoras y, en consecuencia, un mayor coste para todos los asegurados. En este punto nos preguntamos si el sector asegurador, formado en su sentido más amplio por asegurados, entidades y regulador, está dispuesto a asumir un aumento de las primas del ramo de autos de hasta un 25%, como consecuencia del incremento en los costes de las indemnizaciones por daños personales. Quizás pueda plantearse una modificación del baremo por fases, de modo que el incremento en las primas fuese gradual.

No obstante, creemos que existen algunas actuaciones que pueden mitigar el efecto que una mejora en la protección de la víctima puede tener en las primas. La introducción de los conceptos de oferta y respuesta motivada puede suponer una reducción de los costes de liquidación por intereses de mora o procesales. Además, los gastos relacionados con la curación

de los daños y/o la compensación de los mismos (gastos hospitalarios, honorarios a abogados, derechos de procuradores, etcétera) podrían reducirse en la medida en que se alcanzaran acuerdos con las instituciones competentes en estos ámbitos.

La futura reforma del baremo podría apostar por una redistribución de las actuales compensaciones. Una menor generosidad en las indemnizaciones a lesionados de menor gravedad (muy frecuentes) podría «financiar» elevados incrementos en las indemnizaciones de los lesionados de mayor gravedad (muy poco frecuentes y actualmente peor compensados por el baremo), sin que ello representase un incremento sustancial de las primas.

Este último punto podría resultar determinante, pero seguro que no estará exento de polémica. Nuestra opinión es que deberíamos aprovechar la reforma del baremo para moderar, en el sentido antes explicado de garante del principio de no lucro, las indemnizaciones por lesiones menores. Un elevado porcentaje de éstas está relacionado con casos de latigazo cervical, que, a nuestro entender, están indemnizados por encima de lo que consideramos justo, cuando no se trata directamente de casos de fraude dada la dificultad de probar dichos daños.

Por último, no queremos cerrar este trabajo sin lanzar un mensaje de optimismo, teniendo en cuenta el esfuerzo que toda la sociedad española está realizando para disminuir la siniestralidad en nuestras carreteras, medidas que en definitiva son la mejor solución al problema endémico de los daños corporales por accidentes de circulación. ■

## REFERENCIAS

Ayuso, M.; Bermúdez, L.; Santolino, M. *Valoración actuarial del perjuicio económico futuro derivado de los accidentes de tráfico*. Anales del Instituto de Actuarios Españoles, 2010a, nº 16, 141-160.

Ayuso, M.; Bermúdez, L.; Santolino, M. *Una metodología alternativa para el cálculo de los perjuicios económicos futuros ante la reforma del sistema de valoración del daño corporal*. Revista Española de Seguros, 2010b, nº 141, 91-108.

Bermúdez, L.; Ayuso, M.; Santolino, M. *Perspectivas y análisis económico de la futura reforma del sistema de valoración del daño corporal*. Madrid: FUNDACIÓN MAPFRE, Cuadernos de la Fundación nº 145, 2009.

Borobia Fernández, C. *Valoración del daño corporal: Legislación, metodología y prueba pericial médica*. Barcelona: Masson, 2006.

Fernández Martín, M.J. *La modificación de la normativa sobre seguro de responsabilidad civil de automóviles*. Revista Española de Seguros, 2008, nº 136, 427-478.

GAD. *Actuarial tables with explanatory notes for use in Personal Injury and Fatal Accident Cases*. London: 6th edition, Government Actuary's Department, The Stationery Office, 2007.

Medina Crespo, M. *Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo*. Revista Española de Seguros, 2007, nº 131, 271-296.

Rothley, W. *Draft report with recommendations to the Commission on a European disability rating scale*. Committee on Legal Affairs and the Internal Market, 2003/2130 (INI), 2003.

Vicente Domingo, E. *Más de una década de baremo: Análisis de la jurisprudencia del Tribunal Supremo a la luz de la STC 181/2000, 29 de junio: una propuesta de reforma*. Revista Española de Seguros, 2007, nº 129-130, 171-204.

Xiol Quingles, J.A. *La oferta motivada de indemnización de las aseguradoras en la Ley 21/2007 de 11 de julio, de reforma sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Revista Española de Seguros, 2009, nº 137, 59-82.

Xiol Ríos, J.A. *Necesidad de un cambio en el sistema de valoración del daño corporal*. En: XVI Congreso de Responsabilidad Civil, 6-7 marzo. Barcelona, 2008.