

[Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación](#)
[BOE n.º 228, de 23-IX-2015]

VALORACIÓN DAÑOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

Con fecha 23 de septiembre de 2015 ha sido publicada en el *BOE* la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Puede decirse que el *motivo principal* que justifica la promulgación de la Ley 35/2015 (que modifica el Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro de la circulación de vehículos a motor, y la Ley de Enjuiciamiento Civil, así como la Ley 6/2014, por la que se modifica el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial) es adecuar la normativa española en materia de valoración de daños y perjuicios causados a personas en accidentes de circulación al contenido de las reformas que en el ámbito comunitario se han producido. Efectivamente, han transcurrido ya más de 20 años desde que en 1995 entró en vigor el Sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (*Baremos*), que figura como *Anexo al Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, que fue publicado por RD Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

Y resulta también notorio que la trasposición al derecho nacional de las sucesivas Directivas de la UE que pretendían armonizar los límites cuantitativos que debe cubrir el seguro obligatorio no ha puesto fin, sin embargo, a la evidente disparidad en las cuantías indemnizatorias al compararlas con otros países miembros de la Unión europea, situándose España detrás de los países más avanzados en esta materia. Es por ello, por la necesidad de *actualizar* el vigente baremo de la normativa española, y al hilo de las reformas que en el ámbito comunitario se han emprendido en relación con el seguro del automóvil –con el objetivo de incrementar la protección a las víctimas mediante la garantía de una indemnización suficiente–, es por lo que se justifica la conveniencia de revisar el sistema vigente en España a fin de introducir las modificaciones necesarias.

Punto de partida de la reforma a la que nos referimos en estas líneas –y que viene de la mano de la Ley 35/2015–, es precisamente la consideración de que la conducción aparece como uno de los riesgos generados por la actividad humana que más cercano resulta, al ser de los más habituales de forma general, motivo por el que la reforma que la Ley 35/2015 pretende lograr es una interpretación uniforme de las reglas del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. De esta forma, tal y como el propio Preámbulo de la Ley indica, se trata de «[...] dotar de certidumbre al perjudicado y a las entidades aseguradoras respecto de la viabilidad de sus respectivas pretensiones, garantizando una respuesta igualitaria ante situaciones idénticas [...]».

Para lograr tales objetivos, los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia, junto con los sectores afectados, abordaron el análisis de la reforma del sistema legal valorativo; fruto de esta primera aproximación, surgió la conveniencia de constituir una *Comisión de trabajo*, integrada por un número reducido de expertos en la materia y representantes de los sectores afectados. Finalizado el mandato de la Comisión de Expertos, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones consideró necesario crear un *Grupo de trabajo* integrado por las personas que fueron miembros de la Comisión de Expertos, Grupo de trabajo que redactó una propuesta de Texto articulado completo, acompañado de tablas en las que se contenían las indemnizaciones que se abonarían en caso de muerte, de lesiones permanentes (secuelas) y de lesiones temporales derivadas de accidentes de circulación.

Fruto de tales trabajos es la Ley 35/2015 –en vigor desde el 1 de enero de 2016–, que reforma el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor –(RD legislativo 8/2004, de 29 de octubre)–, introduciendo el nuevo sistema de valoración, y evitándose su desarrollo en una ley diferente que conduciría a «una clara dispersión normativa de la materia» (Preámbulo II). La Ley 35/2015 consta de Preámbulo, un artículo con nueve apartados, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y cinco disposiciones finales. La principal novedad es la introducción de un nuevo Título IV en el Texto Refundido, que consta de 112 artículos, agrupados en dos Capítulos, el primero de ellos referido a disposiciones generales y definiciones, y el segundo relativo a las reglas para la valoración del daño corporal, indemnizaciones por causa de muerte, por secuelas y lesiones temporales (tablas 1, 2 y 3 respectivamente).

Las reformas que introduce la Ley 35/2015 contribuyen a *un aumento de la protección de las víctimas*, lo que sitúa España a la altura de las reformas que en el ámbito comunitario se han emprendido en relación con el seguro del automóvil.

1. Así, la Ley mejora el tratamiento resarcitorio de los perjudicados por los accidentes de tráfico, estableciendo *un sistema indemnizatorio activo, actualizado y adaptado a la realidad*. En este sentido, *se mejora la percepción de las indemnizaciones* mediante su individualización (distinguiéndose entre el perjuicio patrimonial básico y gastos específicos), teniendo en cuenta *las nuevas estructuras familiares*, a la vez que se clasifican *los perjudicados (daños/perjuicios extrapatrimoniales) en accidentes de tráfico en 5 categorías autónomas* (cónyuge, ascendientes, descendientes, hermanos y allegados) –lo que supone considerar que éstos sufren siempre un perjuicio resarcible–, y se define quiénes tienen la condición de *sujetos perjudicados* (cónyuge viudo, ascendientes, descendientes, hermanos y, como novedad, los allegados a la víctima –personas que hubieran convivido familiarmente con ella durante un mínimo de 5 años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas en parentesco o afectividad– y familiares de la víctima, que tendrán

derecho al resarcimiento durante un máximo de 6 meses de los gastos de tratamiento médico y psicológico necesario como consecuencia del accidente). Finalmente, la Ley completa la noción de perjudicado con la noción de perjudicado funcional o por analogía, que integraría a aquellas personas que de hecho y de forma continuada ejercen las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta; y, de forma inversa, en la medida que la Ley contempla la *desafección de la condición de perjudicado* cuando concurren una serie de circunstancias que indiquen la desafección familiar o inexistencia de relación personal o afectiva que suponga la inexistencia del perjuicio a resarcir.

2. La Ley 35/2015 establece *un nuevo baremo que regula el resarcimiento en concepto de gastos, y respecto del cálculo del lucro cesante establece un modelo actuarial que parte de dos factores*: el multiplicando y el multiplicador, cuyo producto determinará la indemnización correspondiente (se contemplan los ingresos netos de la víctima, trabajo no remunerado o pérdida futura de trabajo de menores y estudiantes que aún no hayan accedido al mercado laboral). Además introduce *un coeficiente específico para cada perjudicado* –que combina factores como la duración del perjuicio, riesgo de fallecimiento del perjudicado, tasa de interés de descuento o deducción de pensiones públicas– y define los conceptos de Gastos, Lucro cesante y Perjuicios extrapatrimoniales o morales.
3. Pero también la Ley 35/2015 ha establecido una serie de *medidas de carácter complementario*, como son, *en primer lugar*, una serie de medidas que pretenden lograr *la rápida resolución de conflictos*. Así, la Ley exige al asegurador que actúe con máxima diligencia en la cuantificación del daño, en la oferta motivada que debe presentar a los perjudicados y en la liquidación de la indemnización. En caso de disconformidad, las partes podrán intentar resolver la situación mediante el procedimiento de mediación, vía alternativa a la judicial civil para que los perjudicados y las compañías de seguros puedan llegar a un acuerdo sobre la indemnización en caso de accidentes de circulación, previo informe pericial emitido por los IMLCF (Institutos de Medicina Legal para la determinación de los daños indemnizables por accidentes de circulación. RD 1148/2015, de 18 de diciembre, en vigor desde el 1 de enero de 2016) de los daños corporales sufridos.

En segundo lugar, la Ley ha modificado el número 8.º del apartado 2 del artículo 517 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, estableciendo el carácter ejecutivo del auto que establezca la cantidad máxima reclamable en concepto de indemnización.

4. La Ley también ha establecido *un sistema de intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial*,

incorporando así la Directiva UE 2015/413 del Parlamento y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, intercambio informativo respecto de excesos de velocidad, conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, no utilización de cinturón de seguridad, circulación con presencia de drogas, entre otros supuestos.

5. La Asociación Empresarial del Seguro (UNESPA) presentó al Ministerio de Justicia *la nueva calculadora de indemnizaciones por daños causados a personas en accidentes de tráfico*, conforme al nuevo baremo introducido por la Ley 35/2015. Se trata de una herramienta informática que permite conocer la cuantía que corresponde recibir a las víctimas de siniestros de circulación, en función de los criterios aplicables conforme al nuevo baremo, y que se caracteriza por su simplicidad en el uso y seguridad en el cálculo, lo que permite disponer, en definitiva, de un sistema objetivo y universal para el cálculo de las indemnizaciones.
6. Finalmente, la Ley establece la creación de una *Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración* de la que formarán parte también las Asociaciones de Víctimas y entidades aseguradoras, con el objetivo de analizar su puesta en marcha, sus repercusiones jurídicas y económicas y el sistema de actualización, pudiendo hacer sugerencias y promover modificaciones al mismo para la mejora del sistema. El sistema se cierra con la previsión de que *las entidades aseguradoras indemnizarán a los servicios públicos de salud de las diferentes Comunidades Autónomas los gastos derivados de nuevos perjuicios cubiertos* (así, importes médicos futuros, gastos de rehabilitación, entre otros).

En todo caso, frente a las virtudes que indudablemente debe recibir la Ley, ya se han alzado *voces críticas*, que han destacado, *de una parte*, que el nuevo sistema traerá consigo una política restrictiva por parte de las entidades aseguradoras en relación a las lesiones ordinarias (dolores de lumbago o de cervicales producidos por un choque por detrás, por ejemplo) –y que son las más habituales (90%)–, que serán consideradas como daños subjetivos e interpretables y que para ser valorados exigirán que el perjudicado pase por pruebas biomecánicas o llamadas antifraude que tienen un coste adicional, y que deberá pagar la víctima. Y, *de otra parte*, se ha estimado que la Ley está orientada a proteger especialmente al fallecido o a los lesionados muy graves, dejando en parte desamparado al resto, lo que provocará que muchos asuntos lleguen a los tribunales, quienes marcarán el criterio.

Eva M.^a DOMÍNGUEZ PÉREZ
Profesora Titular de Derecho Mercantil
Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)
emdominguez@der.uned.es