

JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA Consejero de Hispajuris

EN DETERMINADOS ASPECTOS LA REFORMA DEL BAREMO DE AUTOMÓVILES ES UN PASO DE GIGANTE. Y COMO RECONOCE UNO DE LOS PROFESIONALES MÁS RENOMBRADOS Y QUE MÁS HA TRABAJADO EN SU DESARROLLO, JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, UNO DE LOS ASPECTOS MÁS DESTACADOS ES EL TRATAMIENTO DE LOS DAÑOS PATRIMONIALES COMO CONCEPTO INDEMNIZATORIO CON IDENTIDAD PROPIA. EL CONSEJERO DE HISPAJURIS NO RECUERDA UNA LEY CON MAYOR CONSENSO QUE ESTA.

Reforma del Baremo: Un paso de gigante

Qué ha tenido que ver en la reforma de Baremo de accidentes de tráfico?

En mi condición de secretario general de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, fui nombrado en 2010 miembro del Grupo Plenario creado en la DGSFP a instancia de los Ministerios de Justicia y de Economía para la colaboración con el Grupo de Expertos en la realización de una 'Propuesta de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación', cuyos trabajos llevados a cabo durante 4 años han concluido, tras su tramitación parlamentaria, con la aprobación del nuevo Baremo de accidentes de tráfico.

¿Cómo valora el amplio consenso alcanzado para la reforma del Baremo de Autos?

No conozco otra Ley que haya tenido mayor grado de consenso que esta. Aunque también es cierto que, una vez presentado el Proyecto tras cuatro años de trabajo, el nuevo Baremo recibió inicialmente algunas críticas por aquellos que pensaban que sería muy beneficioso para las

víctimas con lesiones mayores pero no así para las víctimas con lesiones menores, que son la mayoría. En ese momento inicial en el que el debate se centró en el síndrome postraumático cervical, y en concreto en la redacción del artículo 135 por el que según un sector de la doctrina se vería muy limitado el derecho de indemnización por traumatismos menores relacionados con la columna vertebral, en atención a la referencia

que se hacía en dicho artículo en el apartado 1. d) a la prueba biomecánica, así como en el apartado 2 cuando se hacía referencia a la excepcionalidad de dicha secuela. Por ello, resultó de gran trascendencia la supresión –ya en el trámite parlamentario– de las palabras “biomecánica” del artículo 135.1.d) y “excepcionalmente” del artículo 135.2, que tanto dieron que hablar en la fase previa.

De forma breve, ¿cuáles son los principales aspectos que destaca del nuevo Baremo y por qué era necesario?

En términos generales podemos decir que este nuevo Baremo trae consigo el reconocimiento de los perjuicios particulares personales (reconociendo ex lege al daño moral como una categoría indemnizatoria propia separada del daño personal), la posible indemnización de los gastos asistenciales futuros o el reconocimiento de la dignidad de las labores desarrolladas por las personas que se dedican a las desagradecidas tareas del hogar. Pero sin duda uno de los aspectos más importantes de la reforma es el tratamiento de los daños patrimoniales como concepto indemnizatorio con identidad propia

“
No conozco
otra Ley que haya
tenido mayor
grado
de consenso
que esta
”

“ Por fin se va a resarcir de forma separada y estructurada el lucro cesante ”

y tercer eje del sistema, totalmente separado de los daños extrapatrimoniales. Este tratamiento clarifica y regula con detalle las partidas resarcitorias en concepto de gastos y racionaliza el método de cálculo del lucro cesante.

De ir en bicicleta al automóvil último modelo

¿Quiénes serán los principales beneficiados?

Podemos considerar, como se verá tras su entrada en vigor, que el beneficio del nuevo Baremo será de aplicación general para todas las víctimas de accidentes de tráfico por cuanto el mismo viene a compensar el daño moral de una forma mucho mejor que antes al contar con muchas más herramientas valorativas y una mayor seguridad jurídica y, sobre todo, por su gran novedad resarcitoria, la reparación del daño patrimonial de forma vertebrada, pues por fin se va a resarcir de forma separada y estructurada el lucro cesante. Como siempre digo, podría haberse hecho mejor, pero me reafirmo en que creo que supone un cambio sustancial, mucho más que, dicho coloquialmente, pasar de ir en bicicleta a hacerlo en un automóvil último modelo, pues por fin vamos a poder disponer de un verdadero cuerpo normativo desarrollado finalmente por 143 artículos –al incorporarse un total de 112 nuevos artículos–, lo que nos permitirá evolucionar notablemente

en esta materia al disponer del mejor sistema europeo de valoración del daño corporal, –y no soy yo el único que lo dice–, en cuanto a estructura y vertebración se refiere.

El ministro de Justicia, Rafael Catalá, reconocía hace unos meses el papel “verdaderamente protagonista” de todos los que han participado en la reforma. Más allá del



gran avance que supone para la reparación íntegra de las víctimas, ¿cuáles son las repercusiones jurídicas y económicas?

Podemos afirmar que nos queda un gran trabajo por delante, no sólo a nosotros como juristas, sino a los jueces, y en general al resto de agentes que intervienen en la tramitación de los accidentes de tráfico, para poder desarrollar, interpretar y aplicar esta gran herramienta con la que, tras muchos años de trabajo y salvando grandes obstáculos, finalmente podemos contar a la hora de tratar

de resarcir los daños ocasionados a las víctimas de accidentes de tráfico. Es cierto y así lo he repetido en varias ocasiones que con este nuevo Baremo no hemos conseguido el gran objetivo –difícilmente alcanzable, a su vez–, de una reparación íntegra del daño, pero lo que también es cierto y nadie puede negar es que hemos dado un paso de gigante en ese fin, estando en nuestras manos el poder seguir trabajando, interpretando, estudiando y en definitiva, evolucionando para acercarnos al objetivo de un sistema indemnizatorio que repare o compense de forma justa e íntegra el daño patrimonial y extrapatrimonial ocasionado a las víctimas del tránsito motorizado.

¿Comparte la opinión de que el ciclo de precios bajos en el seguro de Autos va a tocar fondo por el impacto de las futuras indemniza-

ciones al aplicarse el nuevo Baremo de Autos y por el incremento de la siniestralidad?

La subida en el porcentaje de indemnizaciones se calcula por parte de las mismas compañías de seguros en un 16% aproximadamente. Esto conllevaría aparentemente una subida en las primas, pero muchas aseguradoras ya han afirmado públicamente que no harán este aumento. No obstante, creo que aquellas compañías que estaban ya metidas en una clara “guerra de precios” no podrán mantener las primas actuales en el seguro de Autos por falta de margen.