



Automovilistas Europeos Asociados

Organización de defensa del automovilista

C/ Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014 MADRID (ESPAÑA)
www.aeaclub.org

Tel. 91 559 49 40
Fax. 91 559 27 57
E-MAIL: info@aeaclub.com

Madrid, 12 de julio de 2010

A).- PROPOSICION DE LA DIRECCION GENERAL DE SEGUROS SOBRE LA REVISION DEL SISTEMA DE VALORACION DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE LA CIRCULACION

El establecimiento en 1995 de un sistema legal para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, actualmente contenido en el anexo del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, supuso un hito relevante en el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y también del seguro que obligatoriamente la cubre.

Desde entonces, el sistema sólo se ha modificado para incrementar las cuantías monetarias en la evolución del IPC y para introducir ciertas modificaciones en la tabla VI, reguladora de la puntuación de las secuelas, en el año 2003, además de ser objeto de una declaración de inconstitucionalidad parcial circunscrita a ciertas previsiones de la tabla V de indemnizaciones por incapacidad temporal.

Los cambios en la realidad social y el nivel de vida en España han sido sustanciales en estos 13 años, al tiempo que la aplicación del propio sistema de valoración ha puesto de manifiesto ciertas limitaciones y más de una laguna. Por esto, han sido frecuentes, especialmente tras la aprobación de la Ley 21/2007, de 17 de julio, las opiniones, que con diferente intensidad y naturaleza en su fundamento aconsejan una revisión del citado sistema de valoración de daños personales.

El criterio de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones es que, una vez completada la transposición de la Quinta Directiva del seguro de automóviles mediante la Ley 21/2007, de 11 de julio, y aprobado el desarrollo reglamentario plenamente adecuado al nuevo marco legal por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, parece llegado el tiempo de, al menos, valorar la necesidad de cambios en el sistema, como hemos tenido ocasión de confirmar en reuniones preliminares con Asociaciones representativas y expertos.

Por la naturaleza de la cuestión, las propuestas normativas de modificación deberán ser impulsadas por el Ministerio de Justicia. El papel que corresponde a



Automovilistas Europeos Asociados

Organización de defensa del automovilista

C/ Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014 MADRID (ESPAÑA)
www.aeaclub.org

Tel. 91 559 49 40
Fax. 91 559 27 57
E-MAIL: info@aeaclub.com

este Centro Directivo, como órgano que tiene atribuidas las competencias en materia de ordenación y supervisión de seguros privados, es el de impulsar el debate inicial y trasladar en su momento al Ministerio de Justicia la necesidad de la reforma y el sentido que, en opinión del Ministerio de Economía y Hacienda, debe darse a esta.

Esta es una tarea compleja y quizá la sentida como de mayor importancia social del seguro obligatorio del automóvil por lo que resulta imprescindible contar con la opinión de todos los interesados, que sin duda alguna son muchos: asociaciones de consumidores, de víctimas y de automovilistas, entidades aseguradoras, expertos jurídicos y médicos, y la propia Administración.

En atención a lo anterior, esta Dirección General quiere impulsar ese análisis mediante la constitución de un grupo de trabajo de amplia composición que permita alcanzar conclusiones relevantes al respecto.

B).- POSICION INICIAL DE AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS A LA PROPUESTA DE REVISION DEL SISTEMA DE VALORACION DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE LA CIRCULACION

Después de cerca de quince años de vigencia, y tras una reforma parcial operada en el año 2003, se nos propone una modificación del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Aún reconociendo que el sistema legal español de indemnización por daños personales es razonable y aceptable en términos generales, a nuestro juicio existen algunas disfunciones que deben ser corregidas.

Por una parte, se han detectado determinadas insuficiencias en el tratamiento de las incapacidades permanentes que se acentúan y dejan notar con mayor intensidad en los supuestos en los que el daño producido es de gran entidad.

De otra, el sistema no protege ni ampara a un importante número de víctimas de accidentes de tráfico que expresamente están excluidas, como son los conductores del propio vehículo accidentado.

Y por último, consideramos necesario actualizar las cuantías de las indemnizaciones adaptándolas a los nuevos límites de indemnización fijados por las normas comunitarias, así como la correcta adecuación de los conceptos indemnizatorios con el fin de lograr la íntegra reparación de los daños y perjuicios causados a las víctimas.



Automovilistas Europeos Asociados

Organización de defensa del automovilista

C/ Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014 MADRID (ESPAÑA)
www.aeaclub.org

Tel. 91 559 49 40
Fax. 91 559 27 57
E-MAIL: info@aeaclub.com

A tal efecto, **AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS (AEA)** propone las siguientes líneas de actuación :

- 1º) **La restitución integral de los grandes inválidos: "El proyecto de Vida"**
- 2º) **Ampliar la cobertura al conductor del vehículo asegurado**
- 3º) **Actualización de la cuantía de las indemnizaciones y revisión de la descripción de las lesiones**

1º) La restitución integral de los grandes inválidos: "El proyecto de Vida"

Para el tratamiento indemnizatorio de los grandes Inválidos el sistema de valoración que se propone debe tener como objetivo prioritario lograr la máxima independencia física y psicológica de los lesionados mediante una rehabilitación integral, multidisciplinar, y especializada.

La rehabilitación neuropsicológica y física de los pacientes debe ser el objetivo fundamental a satisfacer, prestando especial atención a que el importe de las indemnizaciones sea destinado realmente a la rehabilitación y reinserción del discapacitado en su entorno social, y no como ocurre con frecuencia que es entregado a los familiares sin el debido control. Es necesario articular fórmulas de seguimiento y control de la rehabilitación, tanto durante el proceso como después de la firmeza de las sentencias judiciales.

A nuestro juicio, el modelo francés aprobado por la Ley de 11 de febrero de 2005 puede servir de referencia para instaurar en España el llamado "**Proyecto de Vida**" o plan personalizado de compensación de grandes inválidos con el fin de que pueda la persona discapacitada disfrutar de una mayor calidad de vida y adquirir una mayor autonomía, adecuando su entorno a su nueva situación.

Dicho plan debe ser realizado por un equipo multidisciplinar en el que se contemplen todas las necesidades del discapacitado: desde la ayuda médica y sanitaria, la educación, la formación profesional, necesidades de adaptación de la vivienda y el transporte, etc.

Sirva como dato el que según una encuesta realizada recientemente en Francia sólo el 39% de las víctimas de accidentes de tráfico con grandes discapacidades reconocían que las indemnizaciones que habían recibido como compensación de las lesiones sufridas había servido para reorganizar su vida social y profesional.



Automovilistas Europeos Asociados

Organización de defensa del automovilista

C/ Ruiz de Alarcón, 13 - 2º
28014 MADRID (ESPAÑA)
www.aeaclub.org

Tel. 91 559 49 40
Fax. 91 559 27 57
E-MAIL: info@aeaclub.com

Con este nuevo planteamiento, las aseguradoras deberá implicarse más en la solución de los problemas de las víctimas para lograr su reinserción que limitarse a pagar una fría indemnización a las familias.

2º) Ampliar la cobertura al conductor del vehículo asegurado

Cada año, quedan desamparados en España cerca de 30.000 víctimas de accidentes de tráfico (954 muertos, 4.143 heridos graves y 23.501 heridos leves), que no están cubiertos por el sistema de protección del seguro de suscripción obligatoria. Se trata de los conductores de vehículos en los que sin implicación de terceros (ni otros vehículos, ni peatones, ni animales) tienen un accidente sin una causa explicable que les pueda ser atribuible.

Con el fin de buscar solución a este grave problema social, **AEA** ha venido reivindicando por distintos medios la protección de estas víctimas con cargo al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

Cerrada dicha posibilidad, primero por el Tribunal Supremo mediante sentencia de 15/4/2002, y posteriormente por la modificación de la Ley en 2007, creemos necesario crear un nuevo seguro de contratación obligatoria para el conductor que contemple un tratamiento homogéneo de las indemnizaciones y coberturas con el resto de las víctimas de accidentes de tráfico.

3º) Actualización de las indemnizaciones

Es indudable que la aplicación obligatoria de un baremo para indemnizar las lesiones o muerte de las víctimas de accidentes de tráfico ha permitido unificar los criterios indemnizatorios y erradicar situaciones injustas que se producían por el desigual tratamiento de las víctimas en función del territorio donde se producía el accidente o el tribunal donde se enjuiciaran los hechos.

Sin embargo, hemos de hacer constar que las cuantías fijadas ya eran insuficientes desde su inicio.

Así por ejemplo, la indemnización de 3.096 pesetas fijada en 1995 por cada día que una persona estaba incapacitada para ejercer sus labores habituales era absolutamente exigua, teniendo en cuenta que ya en 1989 se estaban pagando indemnizaciones mínimas a razón de 4.000 pesetas por día, por aplicación del baremo orientativo, y de 7.000 a 10.000 pts. como cuantía media fijada por los tribunales.