



Una valoración económica de los accidentes de tráfico: la necesidad del peritaje actuarial en las Sentencias del Tribunal Supremo

Juan de Dios Jiménez Aguilera

Catedrático de Economía Aplicada
Director Departamento de Economía Aplicada
Universidad de Granada

Los accidentes de tráfico en España

Los datos suministrados tanto por la Dirección General de Tráfico (DGT) como por el Instituto Nacional de Estadística (INE) nos acerca a la realidad de la siniestralidad en España. En el 2011, en la Unión Europea-27 (UE-27) se produjeron más de 30.000 fallecidos en accidentes de tráfico, registrándose en España el 7%, cuando en ese año la población española representaba un 9% de la población europea. Además, España ocupaba en el año 2000 uno de los primeros puestos, con una tasa de 14,8 fallecidos por cien mil habitantes, cuando la europea se situaba en 11,9. En el año 2009 (últimos datos disponibles), España ocupó una de las últimas posiciones, con una tasa de 5,7 fallecidos por cien mil habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 7,4 (Tabla 1).

Tabla 1. Defunciones según la causa de muerte: Accidentes de transporte. Datos europeos
Tasas estandarizadas de mortalidad (1) por país (Unidades: por cien mil personas)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total
UE 27	11,9	11,6	11,7	10,7	10,1	9,6	9	8,9	8,2	7,4
Alemania	9,3	8,4	8,3	8	7	6,5	6,1	5,9	5,4	5
España	14,8	13,7	13,1	13	11,3	10,4	9,5	8,7	7,2	5,7
Francia	..	12,7	12	9,9	8,7	8,6	7,7	7,4	6,9	..
Italia	12,1	12,3	11,9	10,9	9,7	9,2	8,3	..
Reino Unido	5,6	5,8	5,9	6	5,7	5,5	5,5	5,3	4,7	4

(1) Puesto que muchas causas de muerte varían de forma significativa con la edad y el sexo de los individuos, el uso de tasas de mortalidad estándar mejora la comparabilidad en el tiempo y entre los países, puesto que su propósito es medir tasas de mortalidad independientemente de las diferentes estructuras de edad de sus poblaciones. Las tasas de mortalidad estándar usadas aquí las calcula la Organización Mundial de la Salud en base a la población europea estándar.

Fuente: INE. Elaboración propia

En un primer momento, los accidentes de tráfico podrían considerarse un problema menor en relación al resto de causas de muerte, ya que debido a “*causas externas*” (incluye accidentes de transporte, caídas y accidentes diversos, otras causas externas de mortalidad y efectos secundarios de tratamientos) se producen en España el 3,68% de todos los fallecidos, mientras que el 0,61% son debidos a accidentes de tráfico. Sin embargo, si se analiza la mortalidad teniendo en consideración la edad, se observa que los accidentes en general, y los accidentes de tráfico en particular, es una de las causas más importante de mortalidad entre los grupos de edad más jóvenes. Como la propia DGT pone de manifiesto, los accidentes son la primera causa de muerte de los españoles entre 15 y 34 años. Por otro lado, el impacto que las defunciones por accidente de tráfico representa sobre la economía española es patente, puesto que el 71,53% de los fallecidos están en edad de trabajar (población entre 15 y 64 años), porcentaje que contrasta con el de las defunciones por “*todas las causas*”, en donde sólo el 15,64% es por accidentes de circulación (Tabla 2). En definitiva, el coste social y económico de la mortalidad por accidentes de tráfico es muy relevante para un país desarrollado como España.

Las cifras de mortalidad representan una pequeña parte del impacto de los accidentes por tráfico en la salud de la población. Éstos producen, además de muertes, lesiones graves que requieren por lo general asistencia sanitaria, y que en muchos casos dejan secuelas de por vida, ya que causan algún grado de incapacidad y generan elevados costes económicos, tanto sanitarios como sociales. Según los datos de la última Encuesta Nacional de Dis-

capacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD2008) realizada por el INE, los accidentes en general son la tercera causa de discapacidad, y dentro de éstos los de tráfico son la segunda causa después de los laborales.

Estimar los costes de los accidentes de tráfico puede ayudar a comprender la gravedad del problema, además de invertir en medidas para prevenirlos. La estimación debería incluir tanto los costos directos –que contemplarían la prestación de atención sanitaria, rehabilitación, etc.– como indirectos, que recogerían el valor de las pérdidas en los ingresos para los accidentados y sus familias. En España, el estudio realizado en 2011 por la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico PAT¹, acerca del impacto de los siniestros de tráfico en la víctimas y afectados, viene a coincidir con los resultados del estudio de la FEVR (Federación Europea de Víctimas de la Carretera), el cual muestra que el 90% de los familiares de las víctimas mortales y de personas con graves secuelas permanentes se consideran también víctimas del accidente y dicen sufrir directamente las consecuencias del siniestro en sus vidas. En la última década 266.506 familias españolas han sido víctimas de un siniestro de tráfico grave y, atendiendo a los datos de la encuesta, no se sienten respaldadas ni por la justicia ni para las administraciones. Un dato revelador: el 57,1% de los encuestados declara no estar satisfecho en la relación con las compañías aseguradoras, que se perciben como entidades que no facilitan los trámites ni proporcionan la información adecuada, al

¹ En http://www.pat-apat.org/archivos/notas_prensa/2011/NP-presentacion_estudio_es.pdf.

Tabla 2. Defunciones según la Causa de Muerte 2010

	Todas	< 14 años		De 15 a 24 años		De 25 a 34 años		De 35 a 44 años		De 45 a 54 años		De 55 a 64 años		De 65 a 74 años		> 75 años	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Todas las causas	382.047	2.336	0,6	1.319	0,3	2.960	0,8	7.430	1,9	17.555	4,6	30.479	8,0	53.129	13,9	266.839	69,8
Causas externas de mortalidad	14.066	209	1,5	654	4,6	1.220	8,7	1.805	12,8	1.699	12,1	1.392	9,9	1.540	10,9	5.547	39,4
Accidentes de tráfico de vehículos de motor	2.336	78	3,3	312	13,4	411	17,6	389	16,7	316	13,5	243	10,4	252	10,8	335	14,3

Fuente: INE. Elaboración propia

contrario, imponen sus intereses a los de las víctimas y afectados.

El coste económico de los accidentes de tráfico en España

En un contexto económico, a medida que un país esté más desarrollado, la estimación de los impactos de los accidentes de tráfico se convierte en un aspecto fundamental tanto para resarcir a las familias de los accidentados de la disminución de ingresos derivada de la pérdida de producción como para conseguir el adecuado nivel de inversión en actividades de prevención de siniestros de circulación.

Un cálculo reciente ha sido realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), estableciendo una metodología para estimar el coste de los accidentes de tráfico en España² (2008). En su informe incorpora los siguientes elementos: 1) Los costes administrativos (trabajo dedicado por la policía, los jueces y abogados, las compañías de seguros, etc.); 2) Los costes materiales (reparación o sustitución de los vehículos implicados en los accidentes, reparación de los daños ocasionados en las vías de circulación, la pérdida de pertenencias o equipajes destruidos durante los accidentes, etc.); 3) Los costes asociados a las víctimas de los accidentes, que incluyen tanto los costes humanos (ligados al sufrimiento infligido a las víctimas), los costes médicos (asociados a la asistencia sanitaria recibida), además de los costes derivados de la pérdida de producción (durante el periodo de baja laboral y, en el caso de los fallecidos o de los incapacitados totales, a lo largo de toda la vida laboral pendiente hasta la edad de jubilación).

² Los costes estimados pueden ser contemplados, desde otra perspectiva, como los beneficios asociados a su prevención.

El informe realizado por FITSA, evidencia que los accidentes de tráfico destruyen cada año en España un valor aproximado a los 16.000 millones de euros, cifra que supera el 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) nacional. La cuantía obtenida es similar al calculado en diferentes estudios realizados en las principales economías europeas. En la determinación de las pérdidas de productividad se incluye parámetros como el PIB per cápita español, la edad de los fallecidos en accidentes de tráfico, la duración media de las bajas laborales por accidente de circulación (en el caso de los lesionados), la tasa de personas desempleadas, etcétera. Las estimaciones de pérdidas productivas tienen también en cuenta el trabajo de las personas no asalariadas, en especial el trabajo en el hogar.

Recientemente, en el 2011 la DGT ha financiado un estudio en donde se estiman los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Como resultado, un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de euros, mientras que los costes asociados a un herido grave serían de 219.000 euros y un herido leve de 6.100 euros. En estos datos se incluyen los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, etc.), así como el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor estadístico de una vida³ (VEV). Aplicando los parámetros anteriores, se obtiene que los costes totales en España asociados a las víctimas de tráfico, estarían comprendidos en una horquilla con un mínimo de 6.000 millones de euros y un máximo de 11.000 millones de

³ El valor de la vida estadística es el nivel de inversión que se puede justificar para salvar una vida. Es la valoración de un cambio en el riesgo, de tal manera que pueda salvarse una vida; no se refiere a la valoración del valor de la vida de un individuo específico.



euros⁴. En relación al porcentaje del PIB que representan estos costes, estarían comprendidos entre un 0,56% y un 1,04%.

Las diferencias entre los dos estudios anteriores radican en los diferentes métodos utilizados para calcular el coste económico. En el caso del FITSA, aunque la cifra media estimada era de 16.000 millones de euros, existe un límite inferior (13.000 millones) que se corresponde a los cálculos realizados utilizando el método de las indemnizaciones. Este método valora los costes a partir de las indemnizaciones medias pagadas por las compañías de seguros a las víctimas de accidentes de tráfico. El límite superior

se corresponde con el resultado de utilizar un método simplificado basado en la disposición al pago. En el caso del estudio realizado por la DGT, los valores imputados a cada accidentado (fallecido, herido grave y herido leve) representarían el calculado a través del VVE, comentado anteriormente.

Métodos para calcular los costes humanos asociados a los accidentes de tráfico.

Aunque el valor de la vida humana es incalculable⁵, en términos prácticos hemos de explorar en la búsqueda de un valor aproximado. Así lo hacen las aseguradoras cuando establecen

⁴ Para esta estimación el coste total por cada grupo de víctimas serían: fallecidos (2.884,0 millones de euros); heridos graves (4.858,3 millones de euros); y heridos leves (3.347,5 millones de euros).

⁵ Podemos aceptar que todas las vidas merecen la misma consideración y cada ser humano en este mundo es valioso e inestimable para él y su familia, de manera que su valor es infinito.



coberturas de riesgo, el legislador que promueve determinadas políticas, el juez que administra justicia, el trabajador que cobra un complemento por asumir un determinado riesgo en el trabajo, etc. En el campo de la economía, se han publicado numerosas investigaciones respecto al valor esperado de una vida humana. Nos vamos a centrar en tres⁶ grandes métodos de estimación.

1. Método del capital humano. Según este criterio, el valor de la vida se obtiene mediante el cálculo de los salarios perdidos como consecuencia de los daños ocasionados, consecuencia de lesiones de carácter temporal o permanente, o de la pérdida de la vida. Por tanto, son

⁶ En principio, no recogemos en este apartado el método de las indemnizaciones, comentado anteriormente, por su simplicidad analítica.

los ingresos esperados a lo largo de la vida laboral los que determinarían el valor de la vida humana. Así, cuanto menor sean los ingresos esperados o cuanto mayor sea la edad de un trabajador menor será su valoración. Este método utiliza únicamente los ingresos esperados, y deja al margen todos aquellos factores que, aparte de los ingresos monetarios, influyen en el bienestar y la calidad de vida, al no tomar en cuenta el valor y el goce de la vida interrumpida. Por lo que este método, que fue uno de los primeros en ser utilizado, para valorar monetariamente la vida, ha quedado un poco relegado, al centrarse exclusivamente en los ingresos esperados.

2. Método de los años de vida ajustados por calidad (AVAC). Este método de valoración ha sido utilizado sobre todo en el sector de la salud y de política sanitaria a la hora de estimar el coste-beneficio (o coste-eficacia) de tratamientos médicos, y combina criterios para valorar la vida en términos cualitativos y cuantitativos: años de vida ajustados por calidad (AVAC); esperanza de vida libre de discapacidad (EVLD), etc. Proporciona una medida del bienestar disfrutado a lo largo de la vida. El planteamiento de este método se ajusta al siguiente esquema: cada año vivido con plena salud recibe la máxima valoración (1), por lo que un estado de salud afectado por alguna enfermedad, dolencia o discapacidad, recibirá un menor valor (inferior a 1), hasta llegar al que corresponde a un estado de salud que se considera equivalente a la muerte (0).

3. Método de la disposición al pago. Denominado también de las “*preferencias declaradas*”. Un principio subyacente de la ciencia económica es que el valor de un bien está determinado por el precio que la gente está dispuesta a pagar por él. En este contexto, la seguridad es un bien como cualquier otro y lograr una reducción del riesgo requiere un gasto, por lo que se exige necesariamente un mecanismo de compensación entre la riqueza y el nivel de seguridad deseado. Este método está basado preferentemente en encuestas en donde se pregunta a los entrevistados qué cantidad de dinero estarían dispuestos a pagar para beneficiarse de una determinada reducción en el riesgo de sufrir un accidente. En general, el método es utilizado para asignar un valor económico a aquellos bienes que no son de mercado, que por tanto no pueden valorarse en el mercado para conocer su verdadero valor.

Este método se basa en evaluar el valor que los individuos le otorgan a las mejoras en se-

guridad, al estimar la cantidad de dinero que las personas estarían dispuestas a pagar para reducir el riesgo de que se pierda una vida. Si bien tiene una justificación teórica adecuada, existen problemas prácticos para hacer estimaciones concretas de la disposición de una persona a pagar para reducir un riesgo. Por otra parte, la disposición a pagar para evitar la pérdida de una vida estadística está influenciada por el efecto de contexto (la gravedad percibida de un accidente de tráfico) y los efectos de escala (el número de víctimas que produce un accidente de tráfico).

A pesar de todo, este método de la disposición al pago es el de mayor interés en muchos países, al considerarse como el más representativo para estimar el coste humano ocasionado por los accidentes de tráfico. Países como Reino Unido, Estados Unidos, Noruega, Suecia, Países Bajos o Suiza sustentan sus valoraciones oficiales de la vida estadística en dicho criterio. Por otra parte, la utilización de este método también tiene una justificación adicional para las administraciones públicas, y es que las decisiones tomadas por un gobierno deben, idealmente, reflejar los intereses y preferencias de todos aquellos individuos que van a resultar afectados por dichas decisiones. En España, el estudio financiado por la DGT (2011) ha estimado el VEV en 1,4 millones de euros.

Las indemnizaciones derivadas de los accidentes de tráfico

Aunque no es estrictamente un método para calcular la vida humana, en la práctica las indemnizaciones por accidentes de tráfico se convierte en una primera referencia de la misma. En una primera etapa, estarían basadas en las cuantías medias pagadas por las compañías aseguradoras a las víctimas de accidentes o a sus familiares. Aunque en los procesos litigiosos pueden ser complementadas por otros conceptos, que aproximan a un valor más ajustado de la vida humana.

En España, la determinación de los daños y perjuicios derivados de accidentes de circulación ha sufrido un proceso evolutivo gradual, hasta la aprobación de la LRCSCVM (RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor), que ha introducido en su Anexo, el denominado “*Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*” (Baremo). En su apartado Primero se precisan algunas caracte-

rísticas de este sistema: 1) Este sistema se aplica a la valoración de todos los daños y perjuicios a las personas ocasionados en accidente de circulación, salvo que sean consecuencia de delito doloso (apartado Primero.1); y 2) Darán lugar a indemnización la muerte, las lesiones permanentes, invalidantes o no, y las incapacidades temporales (apartado Primero.5).

En el marco de la LRCSCVM, la indemnización que corresponde a un lesionado se compone de: gastos de asistencia médica y hospitalaria; indemnización por incapacidad temporal; e indemnización por lesiones permanentes. En el caso de la indemnización por incapacidad temporal se calcula multiplicando el número de días de baja por el coste diario, fijado en el anexo de la Ley. En cuanto a, la indemnización por lesiones permanentes, el sistema es más complejo: 1) se asignan puntos a cada lesión, en función del tipo de lesión permanente producida (pueden sumarse puntos por perjuicio estético); 2) a la puntuación anterior se le aplica el valor económico unitario del punto, que es inversamente proporcional a la edad del lesionado; y 3) sobre la cuantía resultante, se aplican unos factores de corrección que dependen de: ingresos netos de la víctima, daños morales complementarios, grado de incapacidad para la ocupación o actividad habitual, necesidad de ayuda de otra persona, adecuación de la vivienda, perjuicios morales de familiares, pérdida de feto a consecuencia del accidente, y adecuación del vehículo propio.

El Anexo de la LRCSCVM se divide en diversas tablas, en donde se estructuran las reglas para determinar el importe de los daños y perjuicios que puede sufrir la víctima de un accidente de circulación, con supuestos diversos. La Tabla I contiene las indemnizaciones básicas por muerte, y para la determinación de los daños se tienen en cuenta tanto el número de los perjudicados, y su relación con la víctima, como de la edad de la víctima. La Tabla II pondera los factores de corrección en caso de fallecimiento del perjudicado, al no satisfacer las indemnizaciones básicas por muerte los daños y perjuicios producidos, tanto morales como materiales, y teniendo en cuenta aspectos tales como los ingresos que tenía la víctima en el momento de fallecimiento, circunstancias familiares especiales, etc. La Tabla III regula las indemnizaciones básicas por lesiones permanentes, fijándose el valor del punto en euros en función inversamente proporcional a la edad del perjudicado, determinándose la cuantía según los puntos y la edad de la víctima. La Tabla IV concreta los factores de corrección de las lesiones perma-

nes (Perjuicios económicos; Daños morales complementarios; Lesiones permanentes que constituyan una incapacidad para la ocupación o actividad habitual de la víctima; Grandes inválidos; Adecuación de la vivienda; Embarazada con pérdida de feto a consecuencia del accidente; Adecuación del vehículo propio), con el fin de fijar concretamente la indemnización por los daños morales y perjuicios económicos ocasionados⁷. La Tabla V recoge las indemnizaciones por incapacidad temporal, que son compatibles con las indemnizaciones por lesiones permanentes y se determinan por un importe diario. Finalmente, la Tabla VI clasifica y valora las lesiones permanentes, con las horquillas de las puntuaciones por cada secuela. La Tabla 3 resume y estructura las distintas tablas comentadas anteriormente

Tabla 3. Indemnizaciones contempladas en la LRCSCVM			
	Muerte	Lesiones permanentes	Incapacidad temporal
Indemnización Básica	Tabla I	Tablas III Tabla VI	Tabla V.A
Factores de corrección	Tabla II	Tabla IV	Tabla V.B

Tabla I Indemnizaciones básicas por muerte incluidos daños morales

Tabla II Factores de corrección para las indemnizaciones básicas por muerte

Tabla III Indemnizaciones básicas por lesiones permanentes (incluidos daños morales)

Tabla IV Factores de corrección para las indemnizaciones básicas por lesiones permanentes

Tabla V Indemnizaciones por incapacidad temporal

Tabla V.A Indemnización básica (incluidos daños morales)

Tabla V.B Factores de corrección

Tabla VI Clasificaciones y valoración de secuelas

Fuente. Anexo de la LRCSCVM. Elaboración propia

Algunos rasgos caracterizadores del Baremo pueden apuntarse. Uno, es su carácter vinculante, limitándose el Juez a determinar el alcance del daño corporal, aplicándolo atendiendo a las circunstancias que en él se identifican como relevantes (gravedad de la lesión, edad y circunstancias familiares y personales, de la víctima o del lesionado). Dos, el sistema incluye tanto el daño moral como al lucro cesante, pero no incluye las partidas de daño material ni los gastos médico-hospitalarios. Por último, sus cuantías se actualizan anualmente mediante resolución de la Dirección General de Seguros y

Fondos de Pensiones (DGSFP), con efectos de primero de enero de cada año.

En conclusión, las indemnizaciones básicas y los factores de corrección contempladas en el Baremo producen efectos contrapuestos. Si bien su existencia significa que se ha ganado en seguridad jurídica, en cuanto que existe un conjunto de normas para valorar estos daños, aparecen bastantes incertidumbres en su aplicación concreta. Además, aún cuando la indemnización de los daños corporales es difícil de evaluar, la aparición del baremo ha conseguido alcanzar cierta estabilidad, al tratar de normalizar la indemnización que corresponde en función de los días que se tarda en curar de las lesiones, de los días de hospitalización, las secuelas que quedarán, etc. Además, está ajustada en función de los ingresos de la persona, la familia a su cargo, la posible situación de dependencia en que pueda quedar, la importancia de las secuelas que presente, etc.

El tratamiento del lucro cesante en la LRCSCVM

Uno de los aspectos del actual baremo de indemnizaciones sobre el que existe un amplio consenso es la necesidad de ser revisado, sobre todo en lo relativo a la valoración económica de la indemnización a otorgar por los perjuicios económicos futuros (Xiol Ríos, 2008). Estos deben entenderse como todo daño económico que se deriva del accidente de tráfico y que en el momento de la valoración de la indemnización económica aún no se ha materializado. Entre los perjuicios económicos futuros están los costes que la víctima deberá afrontar y los ingresos que dejará de percibir como consecuencia del accidente. Uno de los costes futuros más relevantes es aquel que aparece cuando el accidente ha producido en la víctima una situación de dependencia, por la cual necesitará ayuda de una tercera persona para la realización de las actividades básicas de la vida diaria durante el resto de su vida. En relación a la pérdida de ingresos futuros, será más acusada cuando la víctima sufre una invalidez laboral permanente o de gran invalidez (incapacidad laboral). Ambos perjuicios económicos suponen un flujo constante de cuantías económicas, hasta la jubilación (en el caso de la invalidez laboral) o hasta la muerte (en el caso de la dependencia).

El sistema de valoración del Anexo de la LRCSCVM barema tanto los daños personales (muerte, daños corporales y daño moral) como los daños de contenido económico que sean consecuencia de los primeros. Estos últimos incluyen desde el lucro cesante hasta los gastos

⁷ Es de destacar en esta tabla que contiene un factor de corrección de signo contrario, es decir, un porcentaje de reducción de hasta el 75% por la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias.

asociados a la necesidad de adecuar la vivienda o de ayuda de otra persona. El artículo Primero.7 del Anexo es concluyente: *“Para asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios causados, se tienen en cuenta, además, las circunstancias económicas, incluidas las que afectan a la capacidad de trabajo y pérdida de ingresos de la víctima, las circunstancias familiares y personales y la posible existencia de circunstancias excepcionales que puedan servir para la exacta valoración del daño causado”*.

A diferencia del daño emergente, que se corresponde al valor o precio de un bien o cosa que ha sufrido daño o perjuicio, el lucro cesante hace referencia a la ganancia, a la renta que una persona deja de percibir como consecuencia del perjuicio o daño que se le ha causado. De acuerdo con el artículo 1.106 del CC, el lucro cesante es la ganancia que ha dejado de obtener el acreedor como consecuencia del hecho del que se es responsable. Pero en ambos casos (daño emergente y lucro cesante), es necesaria la valoración por un perito de los perjuicios económicos producidos.

Un aspecto a tener en cuenta es que el lucro cesante puede ser tanto actual como futuro, como también puede existir daño emergente actual y daño emergente futuro. Por ejemplo, en un accidente de circulación con lesiones corporales será: 1) daño emergente actual, el coste de reposición del vehículo y los gastos de farmacia y hospital; 2) lucro cesante actual, los perjuicios derivados de la imposibilidad de la víctima para trabajar mientras dure la convalecencia; 3) daño emergente futuro, los gastos que deberá acometer para afrontar el tratamiento de las secuelas permanentes; y 4) lucro cesante futuro, las ganancias que se dejarán de percibir como consecuencia de la incapacidad permanente.

Respecto de la determinación del lucro cesante, algunos aspectos merecen comentarse para su posible utilización como elementos de un informe pericial:

1. El lucro cesante debe probarse. Como se ha puesto de manifiesto recientemente, la prueba del lucro cesante se asocia constantemente al rigor o criterio restrictivo con el que se debe valorar la existencia del mismo. No obstante, no faltan pronunciamientos en los que se afirma que *“lo verdaderamente cierto, más que rigor o criterio restrictivo, es que se ha de probar como en todo caso debe probarse el hecho con cuya base se reclama una indemnización, se ha de probar el nexo causal entre el acto ilícito y el beneficio dejado de percibir -lucro cesante- y*

la realidad de éste, no con mayor rigor o criterio restrictivo que cualquier hecho que constituye la base de una pretensión” (GARNICA MARTÍN, 2007). La única diferencia que realmente existe entre la prueba del lucro cesante y la prueba de cualquier otro hecho constitutivo de una pretensión es que el lucro cesante no está referido a un hecho acontecido sino a un hecho que podría haber acontecido y que no se produjo. De ello se derivará una consecuencia esencial: el objeto de la prueba no podrá ser nunca de forma directa la propia ganancia frustrada sino otros hechos que sean indicativos de que la misma se habría realmente producido.

2. El informe pericial debe constatar una cierta discrepancia con los valores contenidos en el Baremo. Por ejemplo, la indemnización judicial por la muerte en accidente de tráfico de un joven de 26 años, con padres y un único hermano también mayor de edad, que está a punto de comenzar a trabajar tras haber terminado sus estudios brillantemente (y con unas inmejorables expectativas profesionales) podría situarse en el entorno de los 100.000 euros. Esta cantidad equivaldría con toda probabilidad a su salario acumulado únicamente en los primeros tres o cuatro años de trabajo. Por otro lado, si ese mismo joven no falleciera y trabajara aproximadamente 35 años con un salario medio anual de 40.000 euros, su generación bruta de riqueza sería equivalente a alrededor de 1.400.000 euros (35x40.000).

En definitiva, a los efectos de indemnizar el lucro cesante, que se entiende como un nuevo factor de corrección, se deben cumplir los siguientes requisitos: 1) Que se haya probado debidamente la existencia de un grave desajuste entre el factor de corrección por perjuicios económicos y el lucro cesante realmente padecido; y 2) Que éste no resulte compensado mediante la aplicación de otros factores de corrección, teniendo en cuenta, eventualmente, la proporción en que el factor de corrección por incapacidad permanente pueda considerarse razonablemente que comprende una compensación por la disminución de ingresos.

El Tribunal Supremo (sentencia de fecha 25 de marzo de 2010) ha concedido por primera vez, desde que entrara en vigor la Ley 30/1995, de 10 de noviembre, el lucro cesante causado por lesiones permanentes que impidan una actividad de carácter laboral, por accidente de circulación. En esta Sentencia, el Tribunal Supremo sienta las bases para que se pueda reclamar: los perjuicios que se ocasionen en la perspectiva profesional, en el momento del accidente, han

de ser mayores que el que le corresponda con arreglo al baremo, siempre que del accidente se haya derivado una incapacidad permanente. Esta sentencia ha sido calificada de haber supuesto una sorpresa así como un gran avance (LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, 2012), que parte de que la determinación del daño se funda en el principio de reparación íntegra de los daños y perjuicios causados. Así se infiere del artículo 1.2 LRCSCVM, el cual define como daños y perjuicios determinantes de responsabilidad «los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales».

El carácter innovador y trascendente de esta sentencia, se basa en que el lucro cesante por disminución de ingresos de la víctima en caso de incapacidad permanente no es susceptible, con arreglo al Sistema de valoración, de ser resarcido íntegramente, pero sí de ser compensado proporcionalmente (mediante la aplicación del factor de corrección por elementos correctores) por encima de lo que pueda resultar de la aplicación de los factores de corrección por perjuicios económicos y por incapacidad permanente cuando concurren circunstancias que puedan calificarse de excepcionales. Esta sentencia supone un ímprobo esfuerzo para, manteniéndose dentro del Baremo, conseguir en cierta medida acercarse al principio de la íntegra reparación de los daños causados a las personas en accidentes de circulación (LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, 2012).

La Sentencia del Tribunal Supremo (STS) de 25 de marzo plantea que la aplicación del nuevo factor de corrección (lucro cesante) debe sujetarse a los siguientes principios: 1) La corrección debe hacerse en proporción al grado de desajuste probado, con un límite máximo admisible, que en este caso es el que corresponde a un porcentaje del 75% de incremento de la indemnización básica, pues éste es el porcentaje máximo que se fija en el factor de corrección por perjuicios económicos; 2) La aplicación de este nuevo factor de corrección de la Tabla IV para la compensación del lucro cesante ha de entenderse que es compatible con el factor de corrección por perjuicios económicos; 3) El porcentaje de incremento de la indemnización básica debe ser suficiente para que el lucro cesante quede compensado en una proporción razonable, teniendo en cuenta que el Sistema no establece su íntegra reparación, ni ésta es exigible constitucionalmente; y 4) El porcenta-

je de incremento sobre la indemnización básica por incapacidad permanente no puede ser aplicado sobre la indemnización básica concedida por incapacidad temporal.

Desde la perspectiva de los informes actuariales, la STS de 25 de marzo de 2010 ha abierto un horizonte novedoso y sumamente interesante de cara a probar la existencia del lucro cesante, de forma que estos informes tengan un reflejo en las cuantías indemnizatorias:

1. La STS de 25 de marzo de 2010 plantea una cuestión relevante. La estimación del informe pericial se fundamenta porque con su rechazo se impide una prueba concreta del lucro cesante, sosteniendo que en el caso enjuiciado concurren los requisitos exigidos por el Tribunal Constitucional para que sea procedente el abono de la indemnización por lucro cesante.

2. La STS de 29 de marzo de 2010 estima igualmente la existencia de lucro cesante por disminución de ingresos de la víctima, en caso de incapacidad permanente. Aunque no es susceptible con arreglo al Sistema de valoración de ser resarcido íntegramente, pero sí de ser compensado proporcionalmente (mediante la aplicación del factor de corrección por elementos correctores) por encima de lo que pueda resultar de la aplicación de los factores de corrección por perjuicios económicos y por incapacidad permanente cuando concurren circunstancias que puedan calificarse de excepcionales. Pero, a diferencia de la Sentencia del 23 de marzo se desestima la indemnización por lucro cesante por la falta de prueba directa sobre la cuantía de lucro cesante.

3. Finalmente, la STS de 31 de mayo de 2012 se reitera en los mismos fundamentos, y al recoger el informe actuarial la existencia de un grave desajuste entre el factor de corrección por perjuicios económicos, de aplicación sobre la indemnización básica por lesiones permanentes, y el lucro cesante realmente padecido, se estima que debe aplicarse ponderadamente como factor de corrección por concurrencia de la circunstancia excepcional de existencia de lucro cesante.

Algunas cuestiones del informe pericial para determinar el lucro cesante

1. Los métodos de valoración de la vida humana en la práctica

Una aproximación real al cálculo del valor de la vida humana presenta ciertas dificultades

dependiendo del método de valoración utilizado, sobre todo en lo que respecta al método de la disposición al pago y el de los años de vida ajustados por calidad. Así, la conveniencia de utilizar sistemas como el del capital humano, e incluso el de las indemnizaciones, nos aproximan mejor a su determinación práctica.

El método de la disposición al pago mide el valor de la vida a partir de la cantidad máxima de dinero que una persona está dispuesta a pagar para disminuir el riesgo de muerte (ROIG DAVISON y RUIZ GARCÍA, 2006). La idea es simple: si un individuo renuncia a una cantidad de dinero K a cambio de disminuir la probabilidad de morir, supongamos en un 1%, entonces se deduce que para evitar un riesgo de muerte del 100% (una muerte segura) esa persona estaría dispuesta a pagar 100 veces K . Por ejemplo, si una persona está dispuesta a pagar hasta 3.000 euros por tener un coche más seguro (a igualdad del resto de características), porque disminuye la probabilidad de muerte en un 0,005, que equivale a un 0,5% (pasando por ejemplo su probabilidad de morir del 1,2% al 0,7%), entonces el Valor Estadístico de la Vida (VEV) es 200 ($1/0,005$) veces 3.000 euros, es decir, 600.000 euros.

Pero la aplicación del anterior método no está exento de problemas. Uno de ellos, es que el cálculo del VEV implica que la valoración de pequeños riesgos puede ser extrapolada de manera lineal hasta el límite de probabilidad del 100%, donde la certeza de la muerte es absoluta. A medida que nos acerquemos a esta situación (muerte segura), es casi seguro que la cantidad necesaria para compensar ese riesgo será más que proporcional. Otro problema viene dado porque el método de la disposición al pago parte del presupuesto de que los individuos son racionales, de forma que si conoce en todo momento su probabilidad de morir puede calcular la cantidad de dinero que debe pagar para reducir el riesgo de muerte y así maximizar su utilidad. Finalmente, algunos autores sostienen que valorar los accidentes mortales y por tanto estimar el VEV es muy difícil en la práctica, dado que los individuos no tienen unas preferencias lo suficientemente definidas ante el riesgo, que además pueden presentar niveles de aversión al riesgo diferentes, de forma que el VEV de una persona será mayor cuanto más adversa al riesgo sea.

Respecto del método de los años de vida ajustados por calidad (AVAC), en la práctica se deriva del anterior, ya que el valor monetario de los AVAC puede obtenerse a partir del





VEV (NAVARRO ESPIGARES y MARTÍN SEGURA, 2008). De hecho el VEV podría ser considerado como el valor presente descontado de los AVAC que un individuo espera tener durante su toda vida. Este procedimiento de computo implica calcular previamente el VEV y después dividir este valor entre los años de vida libres de discapacidad (EVLVD) estimados para una población determinada. Como dicen estos autores, este procedimiento permite obtener el valor de un AVAC a partir del VEV siempre que se utilice: 1) una tasa de descuento apropiada; 2) el número de años que se espera vivir; y 3) la calidad de vida que se espera disfrutar durante estos años.

2. Una aproximación a la cuantificación del coste económico de un hijo.

Es frecuente encontrarse con situaciones de desamparo para los miembros de menor edad de una familia, cuando su progenitor, que ejerce una actividad laboral remunerada, es víctima de un accidente de tráfico. Además de la situación afectiva y personal, suele producirse también un descenso de las rentas monetarias familiares que pueden truncar las perspectivas de futuro de los hijos. Desde el análisis económico, las aportaciones del economista G. BECKER son interesantes, al modelizar la institución familiar. Por ejemplo, desde el punto de vista económico, BECKER plantea que para los padres los hijos pueden ser considerados bienes de consumo que, al igual que otras mercancías, producen muchas satisfacciones pero que a su vez tienen un precio. El precio consiste en el tiempo y los bienes asociados a su mantenimiento y crianza.

Esta teoría presenta rasgos muy originales. Cuando se plantea la necesidad por parte de unos padres de tener un hijo, éstos pueden realizar una valoración de los ingresos y costes monetarios que prevén que dicho hijo va a suponer en el futuro. Si los ingresos superan los costes, los hijos son considerados como un bien de inversión, pero si dichos ingresos no cubren los costes, entonces vienen a ser un bien de consumo. Por eso, en los países subdesarrollados la gente tiene muchos hijos y en los desarrollados no. Una extensión del análisis proviene del que las bajas tasas de natalidad existentes en los países desarrollados, entre los que destaca España que está muy por debajo de la tasa de reemplazo, se deben en parte al elevado coste de la crianza de los hijos, especialmente cuando las mujeres tienen mayor nivel educativo y una preferencia por dirigirse al mercado de trabajo.

Otra extensión está relacionada con el contexto demográfico, que está cambiando drás-

ticamente, en países de la UE en general, y de España, en particular. El sector de la población en edad de trabajar está empezando a disminuir, mientras que el de las personas de más 65 años está creciendo. Al mismo tiempo, la estructura de los hogares está cambiando. Los matrimonios son cada vez menos frecuentes y se celebran en edades más tardías, por lo que disminuye el número de parejas con hijos. Estos cambios han provocado una tendencia hacia hogares más pequeños en todos los grupos de edad. Una forma de explicar estos cambios es en términos económicos. Un Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema Las mujeres y la pobreza en la Unión Europea (Diario Oficial C 024 de 31/01/2006), pone de manifiesto la mayor independencia financiera que tienen las mujeres gracias a las oportunidades laborales de que dispone fuera del hogar, y que también han aumentado los costes relacionados con el embarazo, de forma que *“cuanto más elevados son los ingresos de una mujer y más elevado es su estatus profesional, mayor es su renuncia, en términos de posible evolución profesional e ingresos, si abandona el mundo laboral, ya sea de manera temporal o permanente, para tener hijos”*.

Las consideraciones anteriores no deben interpretarse como una primacía de lo económico. Las relaciones humanas se explican en gran parte fuera del análisis coste-beneficio. La decisión de tener un hijo se enmarca prioritariamente en las relaciones afectivas, anteponiendo lo gratuito y lo importante. Pero, un elemento a tener en cuenta, en el caso de familias que deben obligatoriamente trabajar fuera de su casa para poder vivir y mantenerse, es la situación económica en el momento de decidir tener un hijo.

Analicemos el caso concreto de una familia, en la que existe un único perceptor de rentas, cuyos ingresos brutos anuales coinciden con los de un trabajador español, que según la Encuesta de Estructura Salarial para el 2010 (últimos datos publicados por el INE) era de 22.790,20 euros. Si en esa familia conviven además 1 o 2 hijos menores de edad, el fallecimiento o incapacidad permanente para el trabajo, tendrá perjuicios económicos futuros. Por ejemplo, desde la perspectiva del consumo familiar, un indicador de gasto por persona se recoge en la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares (ECPF), elaborada por el INE. Esta encuesta suministra información anual sobre la naturaleza y destino de los gastos de consumo, así como sobre diversas características relativas a las condiciones de vida de los hogares. Los datos para el 2011 recogen un gasto medio por persona que se situó en 11.137 euros anuales.

En la medida que el número de hijos menores de edad sea mayor y que el único cónyuge existente tenga dificultades para acceder al mercado, el lucro cesante como consecuencia de un accidente de tráfico, por fallecimiento lesiones permanentes, invalidantes para el trabajo, podrán ser muy importantes, afectando a la calidad de vida de la unidad familiar familiares.

Principal bibliografía utilizada

ABELLÁN PERPIÑÁN, J. M. et al. (2011): *El valor monetario de una vida estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico*, Universidad de Murcia y Universidad Pablo Olavide de Sevilla.

GARNICA MARTÍN; J. F. (2007): *La prueba del lucro cesante*, Revista de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 21, pp. 45-64.

LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA, J. (2007): *Manual de Valoración del Daño Corporal. Guía de aplicación del sistema de baremación para accidentes de circulación*, Pamplona, Thomson, Aranzadi.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA; J. (2012): *La regulación de los daños en accidentes de circulación en España*, XXVIII Congreso de la Asociación Hispano-Alemana de Juristas, Bamberg.

NAVARRO ESPIGARES; J. L. Y MARTÍN SEGURA, J. A. (2008): *Evaluación económica del daño moral en el ámbito de los accidentes de trabajo: un método basado en indicadores, estadísticos normalizados*, Medicina y Seguridad del Trabajo, nº 211.

PINTOS AGER, J. (2000): *Baremos*, InDret Revista para el Análisis del Derecho.

ROIG DAVISON, M. A. Y RUIZ GARCÍA, C. A. (2006): *La valoración de la vida humana. Comentario a la Sentencia del Tribunal Constitucional Federal alemán de 15.2.2006*, InDret, Revista para el Análisis del Derecho.

XIOL RÍOS, J. A. (2008): *Necesidad de un cambio en el Sistema de Valoración del daño corporal*, XVI Congreso de Responsabilidad Civil, 6-7 marzo, Barcelona.

XIOL RÍOS, J. A. (2012): *El lucro cesante causado por la incapacidad permanente y por la muerte*, Revista de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 41, pp. 41-68.