Las mejoras pactadas entre aseguradores y víctimas en el baremo de tráfico siguen paralizadas después de tres años

Boletín N°:

Ene 19, 2024 ESPAÑA

A punto de cumplirse los tres años del acuerdo que suscribieron las aseguradoras y las víctimas de tráfico en el seno de la Comisión del Baremo Indemnizatorio del Baremo de Tráfico, donde se acordaron medio centenar de mejoras para proteger mejor los derechos de estas víctimas de siniestro, la situación se mantiene en una peligrosa inercia, con las medidas sin aprobar y, una vez más, la actualización del Baremo de Tráfico pendiente de la Dirección General de Seguros.

En este contexto, los ingresos por primas de las aseguradoras se situaron en 76.463 millones de euros a cierre de 2023, un 17,99% más que en el año anterior. De la facturación lograda a lo largo del ejercicio, 43.011 millones correspondieron al tramo de no vida y los 33.452 millones restantes al de vida, según muestran los datos provisionales recabados por la Investigación Cooperativa de Entidades Aseguradoras (ICEA). Todas las grandes líneas de negocio mostraron un sólido dinamismo.

El Baremo de Indemnizaciones para Accidentes es la referencia que toman aseguradoras, abogados y jueces para abonar, reclamar o sentenciar las cuantías de las indemnizaciones tras un siniestro en la carretera. Se trata del sistema legal para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y el utilizado para calcular las cuantías monetarias que deberán recibir éstas. El Baremo es, tal y como define la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), la «mejor garantía con la que cuenta una víctima cuando sufre daños personales por un accidente de tráfico».

Todos los años, el Boletín Oficial del Estado (BOE) publica la resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP) con las nuevas tablas del Baremo de Autos que estarán vigentes para cada año en concreto. Las cantidades se van modificando conforme al incremento del Índice de Precios al Consumo (IPC), teniendo en cuenta la cifra calculada por el Instituto Nacional de Estadística (INE). El Baremo de Autos actual, que no ha sufrido cambios desde 1995, no es igual de «justo y equitativo» para todo tipo de víctimas, tal y como aseguran desde distintos sectores.

Las indemnizaciones que reciben los afectados no se han revisado en más de 20 años, salvo la cuantía correspondiente al IPC. Por eso, desde hace un tiempo, se empezó a plantear la reforma del baremo, la cual está ya en su última etapa para su aprobación y entrará en vigor, previsiblemente, en 2025.

Para llevar a cabo este proceso de reforma, la Dirección General de Seguros convocó una Comisión de Expertos, formada por todos los operadores de esta actividad, que presentaron el pasado mes de julio del 2021 una serie de propuestas de mejora, muchas de ellas pactadas entre aseguradoras y víctimas de tráfico. Propuestas que aún no se han implementado.

Las víctimas de tráfico no importan mucho

Desde la Asociación Nacional de Abogados de Víctimas y de Responsabilidad Civil (ANAVA.RC), su presidente, Manuel Castellanos, señala que, por lo que estamos viendo, a este "Gobierno no le interesa los problemas de las víctimas de accidente de tráfico". La última directiva del automóvil, sobre el seguro de responsabilidad civil, «se tenía que haber publicado antes del 23 de diciembre, no se ha hecho y eso genera una sanción a España desde la propia UE«, explica. Ahí también se habla del seguro de los patinetes.

Sin embargo, al parecer, la DGSFP ha modificado en varias ocasiones la trasposición, dado que se quería aprobar por Real Decreto-ley antes de fin de año. Junto a ello, el grupo de expertos del baremo de tráfico publicó un informe razonado en donde se establecen unas cien recomendaciones. De ese total, hay cincuenta consensuadas entre víctimas y aseguradoras. Estaban también metidas en el mismo Real Decreto-ley (RDLey) antes citado para que se introdujeran.

Entre otras cuestiones, "se hablaba de su actualización, no por las pensiones, sino por el propio IPC como se ha hecho toda la vida. La reforma se planteó para sacarla como RDLey, pero al final no ha salido y nos hemos enterado de que ahora se quiere aprobar por proyecto de ley o tramitación ordinaria. Ahora está en el Consejo de Estado. Da la sensación de que estas mejoras no le importan al Gobierno, al que le da igual que se aprueben realmente", considera Castellanos.

Para este jurista, "este Gobierno presume de ser y tener un carácter marcado social, pero por lo que vemos se ha olvidado de las víctimas de accidente de tráfico. Tendrían que haberse tramitado en el 2021, pero aprovechando la trasposición de la nueva directiva que había que hacerla antes del 23 de diciembre, tampoco aprovechó dicha oportunidad. Ahora pasa a tramitación ordinaria y tardará varios meses".

El principal efecto de esta medida, para Castellanos, es que "habrá muchas indemnizaciones que se van a pagar de forma más baja por culpa de esta reforma. Hay una polémica porque la nueva ley obligó a las víctimas, antes de iniciar cualquier acción penal, a enviar a las compañías de seguro todos los informes que tuviera la víctima. De esa forma, las aseguradoras tenían información previa antes de ser demandadas. Si no hacía esa reclamación de oferta motivada en principio, no podía interponer la demanda. Las aseguradoras han abusado de eso ocultando sus informes periciales y se presentaban en el procedimiento".

En este contexto, este jurista nos señala que una de las reformas era que "las aseguradoras que no aportasen ese informe pericial a la víctima antes de la demanda, ya no la podría aportar en la demanda posterior. Es una reforma importante porque la balanza quedaba descompensada, ya que la víctima tenía que dar toda su información a la aseguradora y esta se guardaba su propia información. Realmente, la relación existente entre aseguradoras y víctimas de tráfico es bastante desigual por lo que vemos".

50 medidas pendientes de aplicarse

Por su parte, José Pérez Tirado, abogado de víctimas de accidentes de tráfico y miembro de la Comisión del Baremo hasta hace dos años, recuerda que este año las indemnizaciones subirán un 3,8% porque en el Real Decreto 8/2023 que se publicó este año, el Gobierno dejó claro que el índice de las pensiones era ese y que, por tanto, la subida será esa. Sin embargo, aún la Dirección General de Seguros no ha publicado la resolución de la actualización, el año pasado se retrasaron y lo publicaron el 14 de febrero. Esto es algo que si se metiera en un programa informático se haría de forma automática".

Por otro lado, recuerda que, como miembro de esa Comisión de Seguimiento del Baremo, "concluimos ese informe razonado en julio del 2021 con una publicación que hicieron conjuntamente el Ministerio de Economía con el de Justicia. Se trataba de poner en marcha un anteproyecto de ley con las medidas pactadas entre las aseguradoras y los representantes de las víctimas de tráfico".

Sin embargo, opina, «fue muy lento y así llegamos al 2023, año en el que se disolvieron las Cortes. Nos dijeron que las mejoras para las víctimas irían en un RD Ley de final de año, pero como había que hacer la reforma procesal, quedó fuera".

Por lo tanto, explica, "nos dicen que no nos preocupemos y que habrá otro anteproyecto en esta legislatura. La última noticia es que ya está en el Consejo de Estado, que debe informar del mismo, ya lo vio en el año 2022. Ese anteproyecto no ha cambiado nada, son las cincuenta medidas para mejorar los derechos de las víctimas de tráfico, pero tiene que informarse de nuevo. Creemos que dirá lo mismo cuando dijo que era necesario para mejorar la situación de las víctimas. Al final, hay dos años y medio que han pasado y que no se han podido implementar aún".

De esas mejoras, este jurista destaca algunas importantes: "Había una importante para todas las personas que se dedican a las tareas del hogar, que suelen ser mujeres, que la ley les descuenta una pensión cuando todos sabemos que estas personas no perciben pensión. Lo que hacía la ley era arreglar esta cuestión y la nueva reforma decía que no hay que descontar nada porque no perciben pensión. Eso cambiaría mucho el derecho de las indemnizaciones de estas personas que se dedican a estas tareas del hogar".

Junto a ella, expone, "hay otra reforma para grandes lesionados donde se tiene en cuenta por vez primera el perjuicio sexual. Estas personas tienen problemas sexuales, algunos lesionados medulares necesitan, si son jóvenes, utilizar técnicas de reproducción asistidas porque no pueden generar su derecho a ser padres y, por lo tanto, se avanzaba en que se podría reclamar esos costes de dichas técnicas de reproducción asistida en el caso que quisieran tener descendencia en el futuro con esos procedimientos de fecundación in vitro".

Como tercera reforma destacada que se incluía en ese medio centenar de medidas pactadas se señalaba que "realmente las secuelas psiquiátricas y de índole psicológico como son las depresiones o el estrés postraumático porque pierdes un hijo o te quedas en silla de ruedas, en la ley que se hizo en el 2015 tenían unas valoraciones muy bajas. A diferencia de las fracturas, como no se ve y no se facturaba convenientemente".

"Con la reforma se consiguió que en un Comité Médico se diera un valor mucho más real a lo que ahora sabemos que representan situaciones depresivas por este tipo de cuestiones. Se mejoraron mucho las valoraciones de esas secuelas; sin embargo, hasta que no entre y se apruebe ese proyecto de ley con las mejoras pactadas, seguiremos con

las valoraciones injustas antes del 2015”, concluye Pérez Tirado.

Fuente

Fuente: Economist & Jurist

Enlace:
https://www.economistjurist.es/actualidad-juridica/las-mejoras-pactadas-entre-aseguradores-y-victimas-en-el-baremo-de-trafico-siguen-paralizadas-despues-de-tres-anos/