

PRINCIPALES ASPECTOS DE LA NUEVA REGULACIÓN DE LOS
DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN
ESPAÑA: RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y VALORACIÓN DEL
DAÑO PERSONAL DERIVADO DE LA MISMA

*MAIN FEATURES OF THE NEW RULES ON DAMAGES DERIVED
FROM ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN SPAIN: CIVIL LIABILITY RULES AND
ASSESSMENT OF PERSONAL DAMAGES*

Rev. Boliv. de Derecho N° 29, enero 2020, ISSN: 2070-8157, pp. 98-117



Fernando
PEÑA LÓPEZ

ARTÍCULO RECIBIDO: 10 de septiembre de 2019

ARTÍCULO APROBADO: 10 de diciembre de 2019

RESUMEN: El artículo describe las características principales y las líneas maestras de la última reforma de gran calado del régimen de responsabilidad civil por accidentes de circulación en España. Con ocasión de esta reforma se modificó el régimen de responsabilidad civil sustantiva aplicable a estos accidentes, pero sobre todo se introdujo un nuevo sistema de valoración de los daños personales producidos por los mismos.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil, accidente de tráfico, daño personal, valoración del daño.

ABSTRACT: *This paper describes the main features and the general outlines of the last important reform of the Spanish legislation on liability derived from road traffic accidents. This reform modified the tort law rules applicable to car accidents, but its most remarkable consequence is the introduction of a new legal method for assessing personal damages produced by this kind of accidents.*

KEY WORDS: *Tort law, road traffic accident, personal damage, damage assessment.*

SUMARIO.- I. LA REGULACIÓN DE LOS DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.- II. LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR 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.- III. NOVEDADES EN EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.- IV. NOVEDADES EN EL PROCEDIMIENTO PARA EXIGIR RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN AL ASEGURADOR: LA RECLAMACIÓN PREVIA.- V. PRINCIPALES NOVEDADES DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS PERSONALES APROBADO POR LA LEY 35/2015.

I. LA REGULACIÓN DE LOS DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.

Los accidentes de circulación producen cada año en todo el mundo más de 1,25 millones de víctimas mortales. En España, pese a la considerable reducción de la mortalidad que se ha operado a lo largo de la última década, en la que se ha pasado de cifras de más de cinco mil fallecidos a mediados de los 2000 a mil trescientos veintiuno en 2017 (según las últimas cifras oficiales publicadas por la DGT)¹, el accidente de tráfico sigue siendo la principal causa de muerte de los jóvenes de entre 19 y 25 años. Por otra parte, para comprender la trascendencia económica del fenómeno basta con saber que en España en 2017 cada día se produjeron de media 1581 accidentes de tráfico con daños personales, que generaron pagos a cargo de las entidades aseguradoras por valor de 1.100.000 € -también por día- (de acuerdo con la Memoria Social del Seguro 2017²). Teniendo en cuenta estas cifras, no es de extrañar que la propia noción de accidente se asocie inmediatamente en el imaginario colectivo con el accidente de tráfico. De hecho, cualquiera que escriba la palabra «accidente» en un buscador de internet se encontrará con que las primeras decenas de resultados de su búsqueda son páginas de noticias relacionadas con accidentes de circulación.

Siendo el accidente de tráfico un problema social de tal magnitud cuantitativa y cualitativa, las normas jurídicas y las tesis jurisprudenciales que tratan de dar respuesta a dicho problema adquieren igualmente una importancia decisiva. El accidente por

1 Tablas estadísticas publicadas por la Dirección General de Tráfico (<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2017/>).

2 Puede consultarse en: <http://www.unespa.es/que-hacemos/publicaciones/memoria-social/>

• Fernando Peña López

Profesor Titular de Derecho civil en la Universidade da Coruña, donde desempeña, además, el cargo de Director de la Cátedra Fundación INADE-UDC de Gestión del Riesgos y Seguros. Como investigador, ha dedicado su carrera principalmente al Derecho de la responsabilidad civil y el seguro, y al Derecho de consumo. Su última monografía en Derecho de daños es «La responsabilidad por daños a la competencia» (Tirant lo Blanch, 2018). En el campo del Derecho de consumo, es actualmente IP del proyecto: «Mercado financiero sostenible y consumidores: mecanismos jurídico-privados de control en el escenario postcrisis» financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (Plan Nacional de I+D+i). Correo electrónico: fernando.pena@udc.es.

antonomasia tiene por naturaleza que ocupar un lugar preeminente en el derecho que se ocupa, en general, de los accidentes: el derecho de daños. La trascendencia que el problema de los daños derivados de un accidente de circulación iba a tener para nuestro sistema de derecho de daños ya se dejó ver en el hecho de que la primera sentencia con la que nuestro Tribunal Supremo comienza a construir su archiconocida «doctrina del riesgo», con la que objetiva progresivamente la responsabilidad por culpa del art. 1.902 CC, versaba precisamente sobre un accidente de circulación. Se trata de la STS de 10 de julio de 1943 [RJ 1943/856] en la que por vez primera se invierte la carga de la prueba de la culpa para facilitarle la tarea a la víctima demandante³. Podría decirse, por lo tanto, que incluso antes de la aprobación de una ley especial *ad hoc*, la responsabilidad objetiva entraba en nuestro derecho de daños de la mano de los accidentes de circulación.

Pero, sin duda, el hito fundamental en el proceso de introducción de la responsabilidad objetiva derivada de la realización de actividades peligrosas en el ordenamiento español es la aprobación de la Ley 122/1962 de 24 de diciembre, sobre *Uso y Circulación de Vehículos de Motor*. Esta ley, cuya herencia todavía se deja sentir de forma notable en el texto vigente, introdujo por primera vez un régimen de responsabilidad objetiva para el ámbito de los accidentes de circulación (si bien, en este momento y hasta 1995, sólo dentro de los límites del seguro obligatorio de automóviles), combinado con un seguro obligatorio y la creación de un Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de Circulación (hoy Consorcio de Compensación de Seguros). En la Ley de 1962 aparecen también, por primera vez en un texto legal, dos normas que se han convertido en pieza fundamental de nuestro derecho de daños, la acción directa de la víctima contra el asegurador y la solidaridad en los casos de pluralidad de responsables. Con toda razón, REGLERO resaltaba hace unos años el “enorme efecto expansivo sobre el tratamiento de la responsabilidad civil en su conjunto”⁴ que tuvo el texto legal de 1962. Un efecto expansivo que todavía se mantiene hoy en día, como lo prueba la aplicación generalizada del baremo de valoración de daños corporales que se reforma en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre⁵.

Los defectos y problemas más trascendentes que provocó la Ley de 1962 fueron corregidos, manteniendo todas las decisiones político-jurídicas de primer orden a las que se ha hecho referencia, en el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962 de 24 de diciembre. Las normas

3 Sobre la evolución de la jurisprudencia sobre responsabilidad civil a lo largo del siglo XX puede verse mi libro PEÑA LÓPEZ, F.: *La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*, ed. Comares, Granada, 2002, pp. 526 y ss.

4 REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación. Responsabilidad civil y seguro*, ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2007, p. 228.

5 Sobre este particular, puede verse v.gr. SEIJAS QUINTANA, J. A.: “Posición actual del Tribunal Supremo en los pleitos por daños” en AA.VV.: *Daño, responsabilidad y seguro* (dir. por M. Herrador Guardia), ed. F. Lefebvre, Madrid, 2016, p. 26.

del Título I de este Texto Refundido todavía constituyen hoy la espina dorsal del régimen de responsabilidad civil por accidentes de circulación, y las que componían el Título II, sobre el juicio ejecutivo del automóvil, estuvieron vigentes hasta 2004. El éxito y el arraigo del régimen jurídico contenido en el Texto Refundido lo prueba el hecho de que la primera modificación trascendente que sufren sus normas se produce como consecuencia de la entrada de España en la entonces Comunidad Económica Europea⁶.

La trascendencia del fenómeno de los accidentes de circulación en todo el continente había provocado que la Europa comunitaria ya hubiese aprobado, antes de la entrada de España y Portugal el 1 de enero de 1986, dos Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (las Directivas 72/66/CEE y la 84/5/CEE (Primera y Segunda Directivas de Automóviles), relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación y al control de la obligación de asegurar esa responsabilidad. La presencia de estas Directivas obligó al legislador a modificar el Título I del Texto Refundido de 1968 para ampliar la cobertura del seguro obligatorio a los daños materiales causados a terceros, aumentar el ámbito territorial del seguro obligatorio de automóviles (SOA) al territorio de todos los Estados de la Europa comunitaria y para modificar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, adaptándolas a la normativa europea. La modificación se operó por medio de la aprobación del Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio; complementado por el Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el *Reglamento del Seguro Obligatorio de Automóviles*.

La siguiente gran reforma del sistema de responsabilidad civil y seguro referente a los accidentes de tráfico se produjo en 1995, con la aprobación de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de *Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados*. Para lo que ahora nos interesa, este texto legal, en su DA 8ª, cambia el nombre de la Ley de 1962 por el de Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), que se ha mantenido hasta la actualidad, e introduce en su articulado, por una parte, las reformas necesarias para adaptar el derecho español al contenido de la Directiva 90/232/CEE (Tercera Directiva de Automóviles) -en relación con la cobertura del SOA y a la comunicación de la identidad de la entidad aseguradora a la víctima- y, por otra parte, un Anexo con el título: «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación». En este Anexo se configura un sistema legal de valoración de daños personales, que es vinculante para el ámbito definido en la ley y que permite, mediante la utilización de una serie de tablas, calcular las indemnizaciones procedentes en todos los casos de accidentes de tráfico en los que se produzcan este tipo de perjuicios. El que pronto

6 Cfr. BADILLO ARIAS, J.A.: *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pp. 83-85.

se llamará «baremo de tráfico» se convierte enseguida en protagonista de intensas y a veces agrias disputas que conducen a que el Tribunal Constitucional tenga incluso que intervenir para decidir sobre su conformidad con nuestro texto fundamental⁷. Sea como fuere, lo cierto es que el baremo, veinte años más tarde, constituye una pieza fundamental de nuestro sistema de derecho de daños, al ser aplicado “con carácter orientativo” por nuestros órganos jurisdiccionales para valorar cualquier daño personal que se cause en cualquier sector de actividad. Un sistema que, pese a su éxito, adolecía de importantes deficiencias a las que se ha pretendido hacer frente con la nueva versión de 2015 de cuyas características principales pretendo dar cuenta en este trabajo.

La última gran reforma en materia de responsabilidad civil derivada de accidentes de tráfico, antes de la que se contiene en el presente libro, fue la ordenada mediante el Texto Refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004 –con el que se pone orden a varias reformas puntuales anteriores-. Nuevamente el origen de las reformas puntuales, armonizadas por el RDL se encuentra, en parte, en la necesidad de transponer a nuestro ordenamiento jurídico la llamada «Cuarta Directiva de automóviles», sobre víctimas procedentes de un país distinto al del accidente. Asimismo, se introdujeron nuevas reglas acerca del incumplimiento de la obligación de aseguramiento, de la indemnización en caso de accidentes con vehículo no asegurado procedente de otro Estado miembro de la UE y se reformó el Baremo para adaptarlo a la doctrina del TC.

II. LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR 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

El 23 de septiembre de 2015 se publicó en el Boletín Oficial del Estado 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. Después de varios años de trabajo y debates veía así la luz el conocido como «nuevo baremo», que venía a sustituir al original baremo de daños personales de 1995, junto con algunas otras modificaciones de la LRCSCVM de 1995 de cierta transcendencia tanto sustantiva como procedimental.

El origen remoto de esta reforma se encuentra en la creación de un grupo de trabajo amplio en 2010, por iniciativa de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP), donde estaban representados todos los sectores implicados

7 Cfr. sobre esta sentencia y los límites constitucionales de los baremos indemnizatorios en España, PEÑA LÓPEZ, F.: “Límites constitucionales y sistemáticos de los baremos para la valoración de los daños a los bienes de la personalidad en los regímenes de responsabilidad civil (a partir de la doctrina del TC y del TS sobre el baremo de la LRCSCVM)”, *Derecho Privado y Constitución*, núm. 25, 2011, pp. 55-96.

en el problema social de los accidentes de tráfico. Como consecuencia de las propuestas presentadas por estos grupos de interés (Administración, asociaciones de consumidores, entidades aseguradoras, UNESPA, SEAIDA, Consorcio de Compensación de Seguros, Fiscalía de Seguridad Vial, asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico y asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguro) se decidió crear un grupo de expertos más reducido para que, sobre la base de su conocimiento y del material aportado, realizasen un informe sobre la modificación del baremo.

La «Comisión de Expertos» fue creada por OM de 12 de julio de 2011 y, tras no concluir su tarea en el período previsto inicialmente, sus funciones fueron prorrogadas, mediante otra OM de 30 de agosto de 2012, con una nueva composición y bajo el nombre, otra vez, de «Grupo de Trabajo». Esta segunda orden incluía, además, la indicación de que el informe debía valorar el impacto económico de las propuestas.

Durante los años en los que se desarrolló el trabajo del grupo, intervinieron además en la elaboración de la propuesta otros interesados, como los miembros del denominado «Grupo Plenario», que agrupaba a representantes de cerca de treinta sectores implicados; la patronal del mundo del seguro UNESPA y las asociaciones de víctimas. Igualmente tuvieron un protagonismo importante en el desarrollo de la tarea el grupo de trabajo actuarial que elaboró las bases actuariales del nuevo baremo y el grupo de médicos que creó la nueva ordenación de las secuelas. Finalmente, también merece ser mencionada la labor del Grupo de Trabajo del “Libro Verde” con el que se pretendían explicar singular y pormenorizadamente los motivos de las futuras modificaciones.

Tras concluir sus tareas el 22 de mayo de 2015, el Grupo de Trabajo entrega su informe a la DGSFP, que a su vez lo remite al Gobierno para su tramitación como Proyecto de Ley. Tras una tramitación parlamentaria en la que se introducen algunas modificaciones en los arts. 1, 7 y 13 de la LRCSCVM, la ley se publica en el BOE el 23 de septiembre de 2015⁸.

La reforma del baremo, en líneas generales, vino motivada por la mala opinión generalizada que se había formado en relación con el sistema de valoración de 1995. Con independencia de que el baremo original supusiera en su día una mejora sustancial con respecto a la situación anterior; en la que los daños se valoraban sin el menor criterio y de forma distinta en cada juzgado, es evidente que el sistema de 1995 adolecía de graves defectos. El primero de ellos era de carácter técnico. Se trataba de un sistema relativamente sencillo y fácil de aplicar; pero que mezclaba y confundía conceptos indemnizatorios que nada tenían que ver y olvidaba partidas

8 Sobre el proceso de elaboración y el trabajo de la comisión de expertos, vid. BADILLO ARIAS, J. A.: *La responsabilidad civil automovilística*, cit., pp. 221-225.

fundamentales del daño o las calculaba de acuerdo con criterios que, si daban un resultado próximo a la realidad, era por pura casualidad. Pero el segundo y más importante defecto era que el baremo no indemnizaba bien los perjuicios padecidos por las víctimas, ni los daños extrapatrimoniales (dejaba sin indemnizar, v.gr. a víctimas que indudablemente habían padecido perjuicios), ni mucho menos aún los patrimoniales (siendo, en este caso, el absurdo cálculo del lucro cesante futuro y la práctica ausencia del daño emergente futuro, quizá sus más grandes defectos). La distancia, a veces terrible, entre el daño padecido y la indemnización que correspondía según baremo se extendió, además, por obra de la aplicación «orientativa» del mismo a cualquier otro ámbito, a la práctica totalidad de los accidentes de los que se derivaban daños personales⁹.

El nuevo baremo tenía como objetivo terminar con estos defectos, creando un sistema de valoración técnicamente depurado, que garantice un “justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familias como consecuencia de un siniestro de tráfico” (Preámbulo de la Ley 35/2015). En este sentido, hay que reconocer que el nuevo baremo es técnicamente mucho mejor que el anterior. Tras acoger el denominado «principio de vertebración del daño», de conformidad con el cual la valoración debe hacerse separando debidamente los distintos componentes (patrimoniales y extrapatrimoniales) del daño sufrido¹⁰, el baremo ofrece reglas para valorar separadamente cada tipo y subtipo de daño de conformidad con su naturaleza, sin mezclas ni confusiones absurdas. Además, añade nuevos componentes del daño resarcible que no se contemplaban en el sistema anterior o que sólo se tenían en cuenta de modo parcial (como los daños emergentes futuros). Igualmente, es imposible no compartir la afirmación de que indemniza más y mejor que el de 1995. No sólo ha subido el importe general de las indemnizaciones que se calculan por medio del mismo, sino que en el sistema se incluyen las tablas con los cálculos actuariales que justifican las valoraciones económicas que permiten determinar las indemnizaciones.

De cualquier manera, no debe perderse de vista que el baremo es y siempre ha sido, más allá de declaraciones “publicitarias” del preámbulo y articulado de la

9 Probablemente el crítico más representativo del baremo de 1995 dentro de la doctrina española fuese MEDINA CRESPO. Autor especializado en valoración del daño corporal y miembro de la comisión que redactó el baremo de 2015, publicó durante la vigencia del baremo de 1995 numerosas obras criticando ácidamente al sistema legal. Pueden verse *in toto*, entre otras, MEDINA CRESPO, M.: *Daños corporales y carta magna*, ed. Dykinson, Madrid, 2003; “Propuesta de modificación global del sistema legal: pars destruyendo pars construyendo”, en AA.VV.: *Libro de ponencias del V Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2004 accesible en <http://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/congresos-de-la-asociacion>; o “Mecanismos para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo”, *Revista Española de Seguros*, 2006, núm. 128.

10 El principio de vertebración del daño es también formulado por MEDINA CRESPO en sus obras criticando el baremo de 1995, y consigue arraigar en la doctrina española en el periodo anterior a la promulgación del baremo de 2015, vid. v.gr. MARTÍN CASALS, M.: “La modernización del Derecho de la responsabilidad civil extracontractual”, en AA.VV.: *Cuestiones actuales en materia de responsabilidad civil (XV Jornadas de la Asociación de Profesores de Derecho Civil)*, ed. Edit.UM, Murcia, 2011, p. 97.

ley (art. 33.1), un mecanismo que establece topes indemnizatorios en el marco de un régimen de responsabilidad objetiva¹¹. Estas limitaciones se fundan en la idea de que un régimen de responsabilidad sin culpa, sobre todo cuando se combina con un seguro obligatorio, es un mecanismo de administración social del daño, en el que los perjuicios son resarcidos por una colectividad que genera un riesgo (los conductores), con fundamento en el propio hecho de realizar la actividad peligrosa. Tiene sentido, en este contexto, que se decida no encarecer en exceso la actividad afectada por el régimen de responsabilidad -peligrosa pero socialmente útil- por medio de límites resarcitorios de distinto tipo establecidos en la ley (así lo entendió también el TC en el FJ 15° de su famosa STC 181/2000, de 29 de junio [RTC 2000/181]). Claro está, este argumento no es susceptible de ser esgrimido en aquéllos otros sectores de actividad regidos por regímenes de responsabilidad por culpa, a los que nuestros tribunales también han aplicado “orientativamente” el baremo a lo largo de los últimos años.

La entrada en vigor de la nueva versión de la LRCSCVM se produjo, de conformidad con la DF 5ª de la Ley 35/2015, el 1 de enero de 2016. Habiendo transcurrido poco más de dos años y medio desde entonces, todavía resulta difícil hacer una valoración nítida de las consecuencias que está teniendo en nuestro derecho. De cualquier modo, de su lectura mínimamente detenida, de los numerosos cursos, seminarios y foros que se han venido celebrando a lo largo de este tiempo, y de las primeras decisiones judiciales sobre el mismo se deduce sin lugar dudas, que se trata de una norma que tendrá un largo recorrido jurisprudencial antes de que podamos asegurar, con una cierta seguridad, cuál es el significado que se va a conceder a muchas de sus expresiones y conceptos, o cómo se van a resolver muchos casos con arreglo a sus normas¹². A lo largo de los párrafos siguientes, me referiré a todos los puntos en los que cambió en enero de 2016 la LRCSCVM y al hilo de esta relación iré apuntando alguno de los problemas a los que puede dar lugar la aplicación de las nuevas normas a lo largo de los próximos años. Mi intención es simplemente la de facilitar a quien quiera acercarse al baremo de 2015 la tarea de localizar las principales novedades con respecto a la regulación anterior; y la de provocar una reflexión inicial acerca de su posible trascendencia.

11 Sobre la naturaleza del nuevo baremo puede verse, MEDINA CRESPO, M.: “Reflexiones sobre un baremo que no es el que tenía que haber sido: bene-ficios, male-ficios y reformas necesarias para la restauración de la reparación completa”, en AA.VV.: *Libro de ponencias del XVIII Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018, accesible en <http://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/congresos-de-la-asociacion>, pp. 219 y ss.

12 Otro aspecto a tener en cuenta en relación con la interpretación del baremo es el papel de la denominada Comisión de Seguimiento del Baremo (creada por la DA 1ª de la Ley 35/2015), constituida por representantes de todos los grupos de interés (aseguradores, Estado y abogados de víctimas). Esta comisión ha comenzado a publicar por partes una Guía de Buenas Prácticas, en las que se ofrecen lo que la Comisión de expertos entiende que son criterios de conducta ajustados a los criterios y al espíritu que guiaron en su momento al legislador que aprobó la reforma del sistema de valoración. Pueden consultarse en el sitio web de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (www.dgsfp.mineco.es/es).

III. NOVEDADES EN EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

En el ámbito del derecho sustantivo, la Ley 35/2015 modifica varios párrafos del art. 1º con el objeto de proteger a víctimas especialmente vulnerables de los accidentes de tráfico. De todos modos, como veremos a continuación, los cambios introducidos más trascendentes suponen una nueva regulación general de la causa de exoneración de responsabilidad «culpa de la víctima».

a) En la nueva versión de la LRCSCVM desaparece la referencia a la mera “conducta de la víctima” como circunstancia que puede incidir, al margen de la negligencia, en la exoneración de responsabilidad. A partir del 1 de enero de 2016 resulta evidente que la exoneración o reducción de responsabilidad por este motivo exige la prueba de la culpa o negligencia de la víctima, sin que pueda servir una simple interferencia causal objetiva de su conducta en el accidente.

b) Se prohíbe la reducción o exoneración de responsabilidad por culpa de la víctima, cuando el daño consista en secuelas y/o lesiones temporales, siempre que las víctimas no sean conductoras de vehículos a motor y tengan la condición de menores de catorce años o sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil (1.2.II LRCSCVM). En estos casos, tampoco se permite la acción de repetición contra quienes deban responder por estos sujetos especialmente vulnerables. El único supuesto en el que se permite reducir o excluir la reparación del daño con este tipo de víctimas es “cuando [ellas o sus guardadores] hayan contribuido dolosamente a la causación del daño”. Aparte de los problemas probatorios que plantean estas reglas en cuanto a la acreditación de la capacidad de culpa civil (que no depende de ninguna declaración judicial o administrativa y se suele situar en una edad mental de alrededor de ocho años), el gran interrogante que plantea el precepto se refiere a lo que sucede con el conductor o viajeros, que van en el automóvil que interviene en el siniestro, y que sufren daños como consecuencia de la conducta objetivamente negligente de la víctima. ¿Pueden estos exigir indemnización al menor o incapaz, o a sus guardadores, sobre la base del art. 1.903 CC, por razón del accidente? Parece que no debería haber obstáculo para ello, habida cuenta que el precepto se refiere sólo a la causa de exoneración «culpa de la víctima».

c) Se limita la reducción de responsabilidad por «conurrencia de culpa de la víctima» al 75% del daño causado, sin perjuicio de que se pueda apreciar la culpa exclusiva de la misma y exonerar por completo de responsabilidad al demandado (1.2.I LRCSCVM). Así pues, en todos aquellos casos en los que exista una culpa mínimamente relevante del conductor, la ley ha querido garantizar a las víctimas “capaces de culpa civil” cuya negligencia sea la principal causa del siniestro, al menos un 25% de la indemnización que corresponda según baremo.

IV. NOVEDADES EN EL PROCEDIMIENTO PARA EXIGIR RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN AL ASEGURADOR: LA RECLAMACIÓN PREVIA

Un segundo bloque de novedades introducidas por la Ley 35/2015 está relacionado con cuestiones de carácter procedimental (cuya regulación se encuentra en el art. 7 LRCSCVM). En concreto, la reforma introduce un nuevo procedimiento extrajudicial obligatorio para reclamar de la entidad aseguradora el pago de la indemnización. El objetivo de la ley no es otro que fomentar una forma rápida, sencilla y económica de conseguir que las víctimas y perjudicados sean indemnizados por las entidades aseguradoras, al tiempo que se hace frente a la situación provocada por la reforma del CP operada por la Ley Orgánica 1/2015, que suprimió las faltas de nuestro derecho penal¹³.

a) El nuevo procedimiento extrajudicial que se instaura consiste en la remisión de una reclamación previa al asegurador que posibilita la emisión, por parte de éste, de la oferta motivada que le exige la ley. Las nuevas normas regulan tanto el contenido que debe tener la reclamación previa (art. 7.1.III), que debe incluir cuanta información médica o pericial tenga la víctima en su mano que permita la valoración del daño; como el plazo -3 meses- que tiene el asegurador para dar una "respuesta motivada" en caso de que rechace el siniestro (art. 7.4 LRCSCVM), o bien para hacer una "oferta motivada de indemnización" (art. 7.3 LRCSCVM) en caso de que lo acepte. A falta de una o de la otra comenzarán a computarse intereses de demora en contra del asegurador.

La ley configura la reclamación previa como un requisito de procedibilidad que es necesario cumplimentar para interponer una demanda judicial¹⁴. En este sentido, el último párrafo del art. 7 de la LRCSCVM ordena no admitir a trámite las demandas en las que no se acompañen los documentos justificativos de que se ha realizado la reclamación previa, junto con la respuesta u oferta motivada que se hubiese emitido, en su caso, por el asegurador.

Uno de los ejes fundamentales a través de los que se vertebra la fase extrajudicial derivada de la presentación de la reclamación previa es el llamado "informe médico definitivo" al que se refiere el art. 37 de la LRCSCVM y que el art. 7.3 exige que entregue junto con la oferta motivada. Este informe médico definitivo está diseñado legalmente como un informe *ad hoc*, realizado por los servicios médicos designados

13 Sobre esta cuestión vid. el apartado siguiente de este trabajo.

14 Vid. sobre este requisito, MARÍN LÓPEZ, J. J.: "Dos años de aplicación del nuevo baremo sobre daños personales: cuestiones de interés y de conflicto", en AA.VV.: *Responsabilidad civil y seguro. Cuestiones actuales* (dir. por M. HERRADOR GUARDIA), ed. Lefebvre, Madrid, 2018, pp. 539 y ss.; y GARCÍA HERNÁNDEZ, M^a. M.: "La respuesta de la Guía de Buenas Prácticas a la controversia suscitada en la fase pre-procesal", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018, núm. 68, pp. 39 y ss.

por cuenta del eventual responsable, que debe permitir valorar las secuelas, las lesiones temporales y todas sus consecuencias personales. Expresamente se dispone en el art. 37.3 *in fine* que “carece de validez la oferta motivada que no adjunte dicho informe, salvo que este se haya entregado con anterioridad”.

Pero lo más trascendente de la reforma es, a mi modo de ver, el procedimiento que se establece en el art. 7.5 LRCSCVM para resolver el conflicto que plantea el desacuerdo de la víctima con la valoración contenida en la oferta motivada del asegurador. En este caso, la ley permite a las partes, de común acuerdo y a costa del asegurador, solicitar informes periciales complementarios al Instituto de Medicina Legal (IML) correspondiente. El mismo derecho de solicitar un informe complementario tiene el lesionado por sí sólo, aún sin el acuerdo del asegurador. Este informe solicitado sólo por el lesionado, de conformidad con la interpretación reglamentaria, también será de cargo del asegurador (art. 15 RD 1148/2015). El procedimiento y el contenido de estos informes complementarios se encuentra en el Real Decreto 1148/2015, de 18 de diciembre, por el que se regula la realización de pericias a solicitud de particulares por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en las reclamaciones extrajudiciales por hechos relativos a la circulación de vehículos a motor. El informe pericial complementario del IML obliga al asegurador a hacer una nueva oferta motivada en el plazo de un mes desde la entrega del mismo¹⁵.

En la actualidad, todavía colea en nuestros órganos jurisdiccionales el debate acerca de si este procedimiento de reclamación previa es o no aplicable, a partir de 1 de enero de 2016, a accidentes producidos con anterioridad a dicha fecha. Las posiciones oscilan entre quienes (como la Junta de Jueces de Bilbao por acuerdo de 22 de febrero de 2016) han entendido que la naturaleza procedimental de las normas que nos ocupan avala la aplicación de las mismas desde su entrada en vigor; al margen de cuando se haya producido el accidente; y quienes entienden que aplicar las normas del art. 7.º a accidentes ocurridos en 2015 constituye una aplicación retroactiva de la ley (como el Auto de 20 de mayo de 2016 de la AP de Girona) y, por ende, improcedente. En todo caso, ante la falta del correspondiente desarrollo normativo, así como de los medios necesarios en los IML para emitir los informes complementarios, aun cuando se decide aplicar la norma y exigir la reclamación previa, normalmente es suficiente, para que se admita la demanda, con haber dirigido a la aseguradora cualquier tipo de reclamación extrajudicial exigiendo el pago de una indemnización por el accidente¹⁶.

15 Sobre los informes periciales en este procedimiento extrajudicial, vid. APARICIO REDONDO, M^a C.: “Dudas que plantea la aportación de informes periciales en los procedimientos de tráfico. Relación con la fase extrajudicial”, en AA.VV.: *Libro de ponencias del XVIII Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018, accesible en <http://www.asociacionabogadosrcs.org/portal/congresos-de-la-asociacion>, pp. 283 y ss.

16 Vid. sobre el particular, MARÍN LÓPEZ, J. J.: “Dos años de aplicación del nuevo baremo”, cit., pp. 558.

b) Al tiempo que instauró el nuevo procedimiento de reclamación previa, el legislador de 2015 redujo drásticamente, por medio de la reforma del art. 13 de la LRCSCVM, el número de supuestos en los que procede dictar el conocido «auto de cuantía máxima», cuando se sigan actuaciones penales como consecuencia de un accidente de circulación. A partir de la supresión de las faltas del Código Penal, la intención del legislador de 2015 era obviamente la de eliminar del orden penal la existencia de procesos sin la más mínima relevancia criminal, dirigidos única y exclusivamente a conseguir una resolución judicial (el auto de cuantía máxima) que resultaba extraordinariamente útil para las víctimas.

Así las cosas, inmediatamente tras la reforma, en los casos en los que el accidente hubiese producido sólo secuelas o lesiones temporales, únicamente procedía dictar el auto de cuantía máxima cuando recaía sentencia absolutoria (nunca si la finalización del proceso se producía antes de la sentencia). Las dudas que planteó esta nueva regulación se refieren, por un lado, al valor de las actuaciones que se puedan realizar en sede penal antes del archivo (en las que pueden estar implicados informes forenses y valoraciones judiciales de la conducta de las partes), y por otro lado a si procede o no dictar un auto de cuantía máxima en aquellos accidentes en los que concurren víctimas con secuelas y fallecidos (dado que, en los supuestos de accidentes con resultado de muerte, continúa vigente el régimen anterior)¹⁷.

En cualquier caso, la reacción social frente a esta reforma de la Ley de 2015 ha provocado que recientemente se haya aprobado la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, que amplía de nuevo el número de conductas relacionadas con el tráfico rodado que se consideran delito (la reforma entrará en vigor el 3 de marzo de 2019). Mediante esta norma una parte muy importante de los supuestos que en 2015 habían quedado fuera del área de influencia del derecho penal han vuelto otra vez a situarse dentro del ámbito del derecho criminal.

V. PRINCIPALES NOVEDADES DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS PERSONALES APROBADO POR LA LEY 35/2015.

La primera novedad que se aprecia en el baremo de 2015 es que está conformado por un conjunto de artículos integrados en el cuerpo principal de la LRCSCVM. Ya no se trata, como en 1995, de un simple anexo que funciona como una especie de apéndice al margen del cuerpo principal de la ley, sino de un Título completo (el IV) de la LRCSCVM, dividido en Capítulos y Secciones, que ocupa cerca de 4/5 partes del texto completo. A esas normas articuladas, las completan las tablas contenidas en el Anexo en las que se concretan en cuantías indemnizatorias concretas las distintas situaciones definidas en las normas. Debe precisarse, como advierte con razón MEDINA CRESPO, que el sistema de valoración legal es un

17 Cfr. MARÍN LÓPEZ, J.J.: “Dos años de aplicación del nuevo baremo”, cit., pp. 552.

sistema en el que las tablas están subordinadas a las normas del título IV de la Ley y no al revés; de tal forma que si una tabla se apartase de lo ordenado por las reglas de dicho título, esa tabla debería ser inaplicable y sustituida por un criterio ajustado a las normas¹⁸.

En un trabajo de las dimensiones del presente, no es posible efectuar una descripción analítica de las innumerables preguntas, problemas y posibilidades que plantea el nuevo baremo. En los párrafos que siguen me limitaré, por consiguiente, a ofrecer una breve guía de novedades que espero ayude a orientarse al lector que, por ver primera, trata de sumergirse en la nueva regulación.

a) Daños objeto de indemnización (art. 34): el baremo, como hacía el anterior, continúa dividiendo los daños personales en tres tipos distintos: daños por muerte, las secuelas y las lesiones temporales. Cada una de estos daños se descompone a su vez en tres partidas distintas: perjuicios personales básicos, perjuicios personales particulares y perjuicios patrimoniales.

A mayores de estas especies o aspectos del daño personal que acabo de relacionar, una de las novedades del nuevo baremo, en materia de determinación del daño objeto de indemnización, es la creación de la nueva categoría del «daño excepcional» (art. 33.5, 77 y 112). Se trata de un daño de naturaleza moral, que debe ser “relevante y ocasionado por circunstancias singulares”, y no haber sido contemplado conforme a las reglas y límites del sistema. Con esta categoría se pretende dar cabida, en aras a un mejor cumplimiento del principio de reparación integral a daños no previstos en el baremo ni contemplados por las categorías generales incluidas en el mismo, pero que sean lo suficientemente relevantes para merecer un resarcimiento específico. Este daño excepcional desempeña el papel de puerta de entrada al baremo de daños no previstos en el mismo, como norma de cierre que impide que, a consecuencia de una aplicación rígida del sistema tabular, queden sin reparación perjuicios relevantes padecidos por la víctima.

b) Sujetos perjudicados (arts. 36 y 62): en relación con esta cuestión, debe distinguirse entre los accidentes con resultado de muerte y los demás.

En el caso de que la víctima siga viva, en principio la única perjudicada es ella misma. Sin embargo, una de las novedades del nuevo baremo es el art. 36.3 que, excepcionalmente permite a los familiares de grandes lesionados obtener una indemnización por los gastos de tratamiento psicológico que necesiten para superar las alteraciones psíquicas que les produzca el accidente (art. 36.3)¹⁹.

18 Cfr. MEDINA CRESPO, M.: “Reflexiones sobre un baremo”, cit., p 184.

19 Vid. sobre esta cuestión, MARTÍN BLANES, A.: “Daño psicológico en los accidentes de tráfico”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018, núm. 68, pp. 68-69.

En caso de accidente mortal, los perjudicados son el cónyuge viudo –o la pareja de hecho–, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. Las principales novedades del baremo de 2015 en este sentido son dos: en primer lugar, la relación de perjudicados ya no se efectúa por grupos que se excluyen mutuamente, sino que todos los perjudicados obtienen una indemnización con independencia de con quien concurren (que varía, eso sí, en su cuantía). Además, el baremo de 2015 se ocupa de actualizar los criterios indemnizatorios del baremo a las nuevas realidades familiares de la España de la segunda década del siglo XXI²⁰. En tercer lugar, el nuevo baremo introduce nuevas figuras de perjudicados, entre las que destacan los denominados «allegados» (art. 67). Estos allegados se definen como personas que hayan convivido con la víctima, al menos, durante los últimos cinco años y fueran especialmente cercanos a ella en parentesco o afectividad. Es fácil prever que esta nueva figura del allegado planteará en el futuro inmediato un buen número de problemas en relación con el significado que debe atribuirse a esa especial cercanía afectiva que exige el precepto. Por otra parte, se incluyen entre los perjudicados a las personas que, de hecho y de forma continuada, ejercen respecto de la víctima las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta de perjudicados (art. 62.3).

c) El sistema concibe la indemnización como una deuda de valor; que debe ser determinada con el baremo vigente en el momento del accidente, pero con la actualización correspondiente al año en el que se haga el pago. Sin embargo, para evitar enriquecimientos sin causa, el baremo establece que no procederá esta actualización en caso de que se devenguen intereses de demora (art. 40). Se permite, además, al juez sustituir, a instancia de parte o, incluso de oficio (si se trata de menores o incapacitados y entiende que es lo más favorable para sus intereses) la indemnización total o parcial por una renta vitalicia (art. 41 y 42).

- Principales novedades en materia de daños morales:

d) Dentro de la regulación de los distintos componentes del daño moral que efectúa el nuevo baremo, destaca como novedad –al menos en su denominación– la del perjuicio personal particular por «pérdida de calidad de vida» (arts. 107-110 y 137-140). Se trata de una partida que debe considerarse a efectos indemnizatorios tanto en las secuelas como en las lesiones temporales. En el baremo de 1995, este perjuicio estaba incluido en estas secuelas como un factor de corrección del perjuicio básico, denominado: lesiones permanentes que constituyan una incapacidad para la ocupación o actividad habitual de la víctima. Se trata de un perjuicio de carácter moral que se produce porque la persona accidentada ya no es capaz de efectuar todas, parte o algunas de las actividades que podía desarrollar antes del accidente.

20 Cfr. DE PAÚL VELASCO, J. M.: "Indemnización por muerte en accidente de circulación y nuevos tipos de familia: familias monoparentales y familias reconstituidas ante el baremo de tráfico", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 66, 2018, pp. 10 y ss.

A diferencia de lo que sucedía en el anterior baremo, ahora se hace constar expresamente que se trata de cualquier actividad del sujeto, tenga o no carácter profesional o laboral.

Para definir este componente del daño personal extrapatrimonial, la ley utiliza una serie de conceptos jurídicos indeterminados (la autonomía personal, el desarrollo personal) que, pese a ser definidos en la ley (arts. 50 y 53), a buen seguro provocarán dudas y problemas de determinación tanto en los médicos que elaboren los informes correspondientes, como en los jueces que tengan que interpretar y decidir sobre los distintos casos²¹.

e) Otro perjuicio que se contempla por primera vez en el baremo de 2015 es el llamado «perjuicio personal particular por operaciones quirúrgicas». Este componente del daño es también de carácter moral y consiste en la especial aflicción del lesionado que se deriva del hecho de tener que ser sometido a operaciones quirúrgicas. La cuantía indemnizatoria depende de las características de la operación, de la complejidad de la técnica quirúrgica empleada y del tipo de anestesia que se utilice (art. 140).

- Principales novedades en el ámbito de los daños patrimoniales

f) Pero, sin duda, la gran novedad del baremo del 2015 es el tratamiento del lucro cesante patrimonial derivado del accidente (arts. 80 y ss., 126 y ss.). Este componente del daño económico estaba muy deficientemente tratado en el baremo de 1995 (en donde era simplemente un factor de corrección de un perjuicio patrimonial básico de carácter esencialmente moral). En el nuevo baremo, el lucro cesante futuro derivado del accidente se indemniza a todas las personas, al margen de si tenían ingresos o no en el momento del siniestro (se incluyen reglas para determinar el perjuicio de las personas que se dedicaban a las tareas del hogar, de los parados de larga duración y de los que todavía no han accedido al mercado de trabajo). Para el cálculo del lucro cesante se ha empleado el –ya conocido en el derecho comparado– sistema del multiplicando (esencialmente la valoración de los ingresos atribuibles la víctima) y el multiplicador (coeficiente que se obtiene para cada perjudicado y que resulta de combinar diversos factores, como el riesgo de fallecimiento del perjudicado, la duración del perjuicio, la tasa de interés de descuento o la deducción de las pensiones públicas). El sistema se encuentra apoyado en cálculos actuariales accesibles al público.

21 Vid. una crónica de las primeras resoluciones jurisprudenciales sobre la pérdida de calidad de vida en APARICIO REDONDO, M. C.: "A vueltas con la pérdida de calidad de vida. Primeras resoluciones judiciales al respecto", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 65, 2018, pp. 9 y ss. En torno a la concreción de los conceptos que se incluyen en las definiciones del baremo sobre la pérdida de calidad de vida, vid. MARTÍN BLANES, A.: "Daño psicológico en los accidentes de tráfico", cit., pp. 69 y ss.

Los criterios y las tablas en las que se regula el lucro cesante futuro constituyen una importante aportación del baremo (una más) al derecho de daños en su conjunto. La información contenida en el nuevo sistema de 2015 seguramente producirá un cambio trascendente en el tradicional criterio jurisprudencial, extraordinariamente restrictivo, en cuanto a la indemnización del lucro cesante (los consabidos “sueños de ganancia” de nuestra jurisprudencia).

g) El baremo también contempla y regula por primera vez de modo riguroso el daño emergente futuro derivado de secuelas especialmente graves (subsección 3ª de la sección 2ª del capítulo II de la LRCSCVM). En este apartado, el baremo diferencia entre dos bloques de daños distintos: a) los gastos de asistencia futura, prótesis y ortesis, y rehabilitación domiciliaria y ambulatoria, y b) los daños por pérdida de autonomía personal. Se trata, en ambos casos, de gastos que en el futuro se producirán para lesionados graves o muy graves a partir de que se han consolidado sus secuelas.

Los gastos de asistencia futura no se abonan al lesionado, sino a los servicios públicos de salud y se refieren a las prestaciones sanitarias que vaya a necesitar el lesionado a lo largo de su vida como consecuencia de sus secuelas. Las prótesis, ortesis y gastos de rehabilitación domiciliaria y ambulatoria, sin embargo, se abonan al lesionado. En cuanto a los gastos por pérdida de autonomía personal, éstos se definen como todos aquellos gastos futuros que una persona que padece una pérdida grave o muy grave de calidad de vida (art. 138) tendrá que efectuar para poder realizar las actividades esenciales de la vida ordinaria: ayuda de terceras personas, obras de adecuación de la vivienda o del vehículo, etc. Estos gastos y el modo en que debe procederse a su indemnización se definen con bastante precisión en los arts. 117 a 125.

Las que se acaban de exponer de modo muy sucinto son, a modo de titulares, las novedades más importantes que trae consigo el nuevo baremo. No deben verse más que como una mínima presentación de lo que se le viene encima al operador jurídico. El nuevo sistema de valoración, sin duda, resarce más y mejor que el anterior, pero también supone para el intérprete un reto mucho mayor. Cualquier lector avezado se habrá percatado, con la simple lectura de los párrafos anteriores, de la cantidad de nuevos conceptos y figuras que el baremo trae consigo, muchas de ellas cargadas de una dosis relevante de indefinición –inevitable en gran parte de los casos-. Teniendo en cuenta lo sucedido con la interpretación del baremo de 1995, la tarea que tienen los operadores jurídicos que tendrán que aplicar el nuevo sistema de valoración es compleja y se prolongará en el tiempo.

Pero no será menor la labor que tienen por delante los profesionales de la medicina, a los que la ley concede, como no podía ser de otro modo, un papel esencial en la aplicación del baremo. Ellos también tendrán que enfrentarse a la

necesidad de elaborar “informes definitivos” o “informes concluyentes” cuyo contenido aparece simplemente apuntado en la ley, pero que no poseen un sentido nítido en la práctica médica actual. A modo de ejemplo, podríamos mencionar la relevancia que se le concede a la emisión de un «informe médico concluyente que acredite su existencia» en relación con la procedencia de la indemnización del llamado esguince cervical (traumatismos menores de la columna cervical, art. 135)²². Este informe se eleva al rango de pieza clave en la finalidad de reducir del importe global de las indemnizaciones por este concepto, que se había convertido en la principal demanda de las compañías aseguradoras durante la vigencia del baremo anterior.

En definitiva, el debate que va a generar el baremo se prolongará todavía mucho tiempo. Se trata, por lo demás, de un debate de una trascendencia muy notable. El baremo de 1995 se convirtió en el mecanismo ordinario de valoración de daños personales derivados de cualquier accidente, y lo mismo sucederá con toda seguridad con el de 2015. Los jueces ya han empezado incluso a aplicar normas del baremo, con carácter «meramente interpretativo», a accidentes ocurridos antes de su entrada en vigor (véase v.gr. la SAP de Navarra de 29 de octubre de 2015), y no ha habido congreso, seminario o simposio este año pasado en el que un representante del poder judicial no asegurase que el baremo de 2015 se iba a emplear en cualquier ámbito o sector de actividad. Se tratará seguramente de una aplicación compatible con la posibilidad de indemnizar daños no contemplados por el sistema de la LRCSCVM (como hemos visto recientemente en el famoso caso “Costa Concordia” resuelto por la STS de 8 de abril de 2016), pero de lo que no cabe duda es de que estamos ante el sistema llamado a determinar lo que, como mínimo –y casi siempre como máximo– reciben las víctimas que en España sufren daños personales como consecuencia de cualquier tipo de accidente²³.

22 Vid. sobre el art. 135 y su interpretación en las primeras resoluciones judiciales que aplican el baremo, DE LAS HERAS SIMÓN, M.: “El artículo 135 de la LRCSCVM introducido por la Ley 35/2015”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 67, 2018, pp. 30 y ss.

23 Vid. acerca de la posibilidad de superar los límites del baremo cuando se aplica orientativamente, MARIN LÓPEZ, J. J.: “Dos años de aplicación”, cit., p. 577; FERNÁNDEZ IGLESIAS, C.: “La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 65, 2018, pp. 66 y ss.

BIBLIOGRAFÍA

APARICIO REDONDO, M^a. C.: "Dudas que plantea la aportación de informes periciales en los procedimientos de tráfico. Relación con la fase extrajudicial", en AA.VV.: *Libro de ponencias del XVIII Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018.

APARICIO REDONDO, M^a. C.: "A vueltas con la pérdida de calidad de vida. Primeras resoluciones judiciales al respecto", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018.

BADILLO ARIAS, J.A.: *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

FERNÁNDEZ IGLESIAS, C.: "La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 65, 2018.

GARCÍA HERNÁNDEZ, M^a. M.: "La respuesta de la Guía de Buenas Prácticas a la controversia suscitada en la fase pre-procesal", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 68, 2018.

DE LAS HERAS SIMÓN, M.: "El artículo 135 de la LRCSCVM introducido por la Ley 35/2015", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 67, 2018.

MARÍN LÓPEZ, J. J.: "Dos años de aplicación del nuevo baremo sobre daños personales: cuestiones de interés y de conflicto", en AA.VV.: *Responsabilidad civil y seguro. Cuestiones actuales* (dir. por M. HERRADOR GUARDIA), ed. Lefebvre, Madrid, 2018.

MARTÍN BLANES, A.: "Daño psicológico en los accidentes de tráfico", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 68, 2018.

MARTÍN CASALS, M.: "La modernización del Derecho de la responsabilidad civil extracontractual", en AA.VV.: *Cuestiones actuales en materia de responsabilidad civil (XV Jornadas de la Asociación de Profesores de Derecho Civil)*, ed. Edit.UM, Murcia, 2011.

MEDINA CRESPO, M.: *Daños corporales y carta magna*, ed. Dykinson, Madrid, 2003.

MEDINA CRESPO, M.: "Propuesta de modificación global del sistema legal: pars destruyendo pars construenda", en AA.VV.: *Libro de ponencias del V Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2004.

MEDINA CRESPO, M.: "Mecanismos para la correcta ponderación del lucro cesante dentro del sistema valorativo", *Revista Española de Seguros*, núm. 128, 2006.

MEDINA CRESPO, M.: "Reflexiones sobre un baremo que no es el que tenía que haber sido: bene-ficios, male-ficios y reformas necesarias para la restauración de la reparación completa", en AA.VV.: *Libro de ponencias del XVIII Congreso de la Asociación de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018.

DE PAÚL VELASCO, J.M.: "Indemnización por muerte en accidente de circulación y nuevos tipos de familia: familias monoparentales y familias reconstituidas ante el baremo de tráfico", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2018.

PEÑA LÓPEZ, F.: *La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*, ed. Comares, Granada, 2002.

PEÑA LÓPEZ, F.: "Límites constitucionales y sistemáticos de los baremos para la valoración de los daños a los bienes de la personalidad en los regímenes de responsabilidad civil (a partir de la doctrina del TC y del TS sobre el baremo de la LRCSCVM)", *Derecho Privado y Constitución*, núm. 25, 2011.

REGLERO CAMPOS, F.: *Accidentes de circulación. Responsabilidad civil y seguro*, ed. Aranzadi, Cizur Menor, 2007.

SEIJAS QUINTANA, J. A.: "Posición actual del Tribunal Supremo en los pleitos por daños" en AA.VV.: *Daño, responsabilidad y seguro* (dir. por HERRADOR GUARDIA, M.), ed. F. Lefebvre, Madrid, 2016.