

**A PROPÓSITO DE LA REFORMA DEL  
SISTEMA PARA LA VALORACIÓN DE  
LOS DAÑOS Y PERJUICIOS  
CAUSADOS A LAS PERSONAS EN  
ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

**ALUMNO: ELENA VERDÚ MARTÍN  
DIRECTOR TRABAJO FIN DE GRADO: DRA. MARÍA LUISA BESCÓS  
DEPARTAMENTO MEDICINA LEGAL Y FORENSE  
FACULTAD DE MEDICINA. CURSO 2014 – 2015  
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA**

## ÍNDICE PAGINADO

<b>Resumen / Abstract.....</b>	<b>3</b>
<b>Palabras clave .....</b>	<b>3</b>
<b>Definición de valoración de daños corporales y conceptos asociados.....</b>	<b>4</b>
a) Generalidades médicas asociadas al concepto de valoración del daño corporal.....	7
<b>Principales baremos de referencia.....</b>	<b>8</b>
a) Guías AMA.....	8
b) Baremo minusvalía.....	8
c) Baremo California.....	9
d) Baremo lesiones permanentes no invalidantes.....	9
e) Baremo de las fuerzas armadas .....	9
<b>Historia del sistema de valoración de daños corporales en España.....</b>	<b>9</b>
<b>Comparativa con la legislación de otros países de la Unión Europea.....</b>	<b>12</b>
a) Bélgica .....	12
b) Francia .....	13
c) Italia .....	14
d) Irlanda .....	14
e) Inglaterra .....	15
f) Alemania .....	16
g) Noruega .....	17
h) Suecia.....	17
<b>Baremo Europeo.....</b>	<b>18</b>
<b>Nuevo sistema de baremado (necesidad de un nuevo baremo).....</b>	<b>19</b>

a) Nuevo baremo .....	19
b) Europa como motor del cambio .....	21
c) Las diferentes perspectivas sobre la reforma del baremo .....	21
<b>Cambios introducidos.....</b>	<b>25</b>
<b>Puntos a favor y en contra.....</b>	<b>28</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>29</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>32</b>

## **1.- RESUMEN / ABSTRACT**

La actual reforma del baremo de daños corporales en accidentes de circulación viene promovida por la Quinta Directiva de la Unión Europea, así como por las instituciones españolas, las asociaciones de víctimas, los expertos y las compañías aseguradoras.

Los grandes cambios introducidos han sido cuatro: aumento de las cuantías indemnizatorias, introducir dentro de las cantidades indemnizatorias a las amas de casa y a las víctimas no incorporadas al mercado laboral, la cobertura de las ayudas técnicas como sillas de ruedas o prótesis y el reconocimiento de una remuneración por gastos futuros en los grandes lesionados. Las modificaciones introducidas no afectan a las características de universalidad y la de ser vinculante se mantienen.

Current reform of the scale of personal injuries in traffic accidents is promoted by the Fifth Directive of the European Union, as well as the Spanish institutions, associations of victims, experts and insurers. Great changes have been four: increasing the compensatory amounts, introducing within indemnification to housewives and victims unincorporated labor market amounts, coverage of technical aids such as wheelchairs or prostheses and recognition of compensation for future spending in major injuries. The modifications doesn't affect the characteristics of universality and are held to be binding.

## **2.- PALABRAS CLAVE**

Valoración del daño corporal, nuevo sistema de baremado, daños morales, daños patrimoniales, indemnizaciones, daños no patrimoniales, carácter vinculante, directiva europea, asociación de víctimas de accidentes de tráfico,...

### 3.- DEFINICIÓN DE VALORACIÓN DE DAÑOS CORPORALES Y CONCEPTOS ASOCIADOS.

La valoración de los daños corporales como concepto, es difícil y complejo de definir debido a que es un concepto pluridisciplinario. En él están incluidos conceptos de medicina, de derecho y economía. Se podría definir como aquella alteración de la salud acontecida de manera imprevista, existiendo un culpable o una situación de riesgo que lo ha generado. Como consecuencia del daño acontecido, la víctima tiene derecho a solicitar una compensación <sup>(1)</sup>.

En relación a este término, es importante y trascendente establecer una relación de causalidad. Se debe probar que la existencia de las lesiones son debidas al accidente sufrido. A pesar de existir una causalidad médica probada, no conlleva la existencia de causalidad, imputabilidad y responsabilidad jurídica, las cuales deben ser determinadas por un juez. <sup>(2 y 3)</sup>

Así mismo, debemos conocer el estado previo de salud para poder discernir que las lesiones pueden ser previas al accidente, cuales son derivadas del accidente y qué lesiones ya existentes se han visto agravadas por el mismo. <sup>(2 y 3)</sup>

Existen varios tipos de daños (según Xavier O'Callaghan). Los daños personales que pueden conllevar lesiones o muerte, los daños materiales que se pueden dividir en daño emergente (el menoscabo en el patrimonio del lesionado) y el lucro cesante (la disminución total de una ganancia determinada, a nivel patrimonial, que debe percibir el lesionado), los daños morales que incluyen el daño personal y el daño moral material (la pérdida de un sujeto querido). <sup>(4)</sup>

En cuanto a los tipos de perjuicios, encontramos tres tipos de perjuicios principales: patrimonial, extrapatrimonial o no patrimonial y a terceros. Dentro del perjuicio patrimonial, están los gastos médicos y los paramédicos, la incapacidad temporal (en la que se incluyen la disminución de los ingresos y la

necesidad de ayuda de una tercera persona) y la incapacidad permanente, en la cual están incluidos la valoración del puesto de trabajo y ámbito profesional y laboral y el modo de indemnización. Respecto al perjuicio extrapatrimonial o daños no patrimoniales, los aspectos incluidos son los perjuicios de ocio, afectivo, estético, sexual y juvenil, además del sufrimiento tolerado durante la lesión, el tratamiento y la rehabilitación así como la evolución de las lesiones (tanto su agravamiento como estabilización). Por último, los perjuicios a terceras personas engloban tanto daños patrimoniales como pueden ser la disminución de ingresos y el aumento de gastos, y daños no patrimoniales como pueden ser el dolor derivado de la lesiones, la angustia por el pronóstico y las secuelas de la lesión y el sufrimiento tanto psicológico como físico derivado de las secuelas. <sup>(4)</sup>

Para finalizar vamos a hablar sobre los elementos de la valoración lesional. En primer lugar la incapacidad temporal es aquella situación en la que la víctima no puede realizar su trabajo o actividades de la vida diaria de manera eventual. La estabilización lesional es el momento en que la lesión se cura completamente o por el contrario, a pesar de tratamiento y rehabilitación, la lesión se estanca o se hace crónica, es decir se estabiliza, siendo una secuela y pudiendo llegar a producir una incapacidad permanente.<sup>(4)</sup>

Respecto a las incapacidades permanentes estas derivan del propio accidente, de las lesiones producidas y de las secuelas derivadas. Esta incapacidad puede ser parcial en las que existe cierta limitación en la actividad laboral o habitual pero sin imposibilitar la realización de la misma, también puede ser total en las que hay una imposibilidad completa para realizar su actividad habitual o ser absoluta en la que la realización de cualquier actividad está imposibilitada. Por último habría que hablar sobre la gran invalidez, es la cual en la que la persona afecta presenta una incapacidad permanente, con pérdidas anatómicas o

funcionales, que necesita la asistencia de otra persona para los actos más esenciales de la vida, tales como vestirse, desplazarse, comer o análogos.<sup>(4)</sup>

Las secuelas son aquellas alteraciones residuales tras el tratamiento y rehabilitación de una lesión, y pueden ser anatómicas, funcionales, estéticas o psíquicas.<sup>(4)</sup>

Otro punto importante son las dificultades dentro de la vida social del accidentado. En los que podemos incluir el perjuicio de ocio y de placer, el perjuicio escolar o de formación y el daño a la vida cotidiana. El primero hace referencia a aquellas actividades relacionadas con el ocio y el tiempo libre que le proporcionaban entretenimiento y diversión y que a consecuencia de los daños sufridos en el accidente ya no puede seguir realizando. El segundo perjuicio es aquel que repercute en el niño o en el joven, imposibilitando o continuando su formación. Y el tercero hace referencia a la incapacidad de realizar las actividades de la vida diaria por parte del individuo.<sup>(4)</sup>

Otro daño significativo por su repercusión en las víctimas es el daño estético, el cual altera la fisonomía del individuo y repercute posteriormente en sus relaciones sociales e interpersonales.<sup>(4)</sup>

Para finalizar comentar los conceptos de deficiencia, discapacidad y minusvalía. Deficiencia es la alteración de la estructura, función o apariencia de un órgano o sistema, pudiendo ser congénita o adquirida, temporal o permanente y debe contextualizarse a nivel de la situación geográfica y social del individuo. La discapacidad es la limitación de la capacidad para realizar una actividad, pudiendo ser temporal o permanente. Y por último la minusvalía es el hándicap de un individuo ante el entorno y la situación que le rodea como consecuencia de una discapacidad o de una deficiencia.<sup>(3 y 4)</sup>

**a) Generalidades médicas asociadas al concepto de valoración del daño corporal**

La valoración médica del daño corporal debe ser realizada por un facultativo especializado en valoración del daño corporal, con el fin de determinar las consecuencias psico-físicas de un accidente determinado. Con ello se consigue una valoración final que permite al juez delimitar las consecuencias penales, laborales y socioeconómicas de la víctima. Esto se realiza mediante la pericial médica. <sup>(5)</sup>

El peritaje médico presenta una serie de características asociadas: <sup>(5)</sup>

- Requisitos: capacidad profesional y médica conocida, aportando el título de Medicina así como el de su especialidad. Deben estar colegiados y con licencia fiscal vigente.
- Deberes: imparcialidad, integridad, capacidad de exponer de manera clara sus razonamientos y conclusiones en el informe pericial. Al igual que deben cumplir el código deontológico médico.
- Derechos: conocer la extensión y los límites de su cometido, el juez o las partes que los han designado deben proporcionarle todo el material necesario para llevarlo a cabo.
- Incompatibilidades: recogidas en la Ley 53/84 (exclusiva a los funcionarios) y en el Real Decreto 30-4-85, B.O.E. 4 del 5. Por la primera se regula la total incompatibilidad de ejercer la actividad privada con la pública. Y la LEC 1/2000 del año 2000 en los artículos 3.4.3 y 3.4.4 .

Respecto al informe médico pericial, éste es el medio en el que se recogen todos los datos necesarios, así como los razonamientos y conclusiones del perito médico respecto a un determinado caso de lesiones en accidente de circulación. El informe médico pericial consta de una estructura formal compuesta por un preámbulo donde están los datos del perito, si es requerido a instancias de



persona, entidad o autoridad, el objeto del informe y la identificación del lesionado. Posteriormente se recogen el historial médico, las exploraciones clínicas y las pruebas complementarias necesarias. Con todo lo anterior, el perito médico establece un juicio diagnóstico, valora el tratamiento médico-quirúrgico con las posibilidades de llevarlo a cabo (incluyendo el consentimiento informado) y especifica los déficits funcionales derivados del accidente y que perduran (enunciando las actividades que podrá realizar y las que no) y recalando el nexo entre lesión – secuela – actividad laboral. <sup>(5)</sup>

#### **4.- PRINCIPALES BAREMOS DE REFERENCIA EXISTENTES**

Primeramente habría que definir qué es un baremo. Éste se encuentra compuesto por un conglomerado de enfermedades o de secuelas a los que se asigna un valor en porcentaje o puntuación, que representa una pérdida funcional o un valor económico. <sup>(6)</sup>

Existen distintos baremos que pueden ser usados como referencia para desarrollar el resto, sobre todo la guía AMA. <sup>(7)</sup>

##### **a) Guías AMA**

Son las guías establecidas por la Asociación Médica Americana. Es una de las más usadas, así como de referencia para otros baremos.

##### **b) Baremo Discapacidad.**

Basados en la guía AMA, se publican en el RD 1971/1999 de 23 diciembre (BOE 26 enero 2000, correcciones BOE 13 marzo 2000). Tienen el objetivo de unificar para todo el territorio español los criterios, los métodos y los organismos que deben realizar la valoración de la minusvalía.

Toda valoración realizada debe estar documentada por el organismo competente. Además la valoración debe llevarse a cabo cuando las secuelas o

las lesiones se hayan estabilizado mediante pruebas diagnósticas objetivas, siendo incompleta sólo la valoración mediante criterios clínicos. Lo que se trata de valorar es la gravedad de las secuelas o de las lesiones que sean permanentes.

#### **c) Baremo California**

Contiene las mismas tablas que las guías AMA pero aplicándolas factores correctores. Estas tablas se emplean para precisar las indemnizaciones en lesiones permanentes según el trabajo que realice la víctima, su edad en el momento de sufrir la lesión y el lucro cesante. Las secuelas referidas a nivel psiquiátrico o el dolor que padece la víctima debida a la lesión tienen una especial consideración.

#### **d) Baremo lesiones permanentes no invalidantes**

En nuestro país es el reglamento exclusivo de uso obligatorio en las lesiones y secuelas derivadas de accidentes laborales. Tiene como origen el Reglamento de Accidentes de Trabajo (RD 22 de julio 1969).

#### **e) Baremo de las fuerzas armadas**

Es el baremo que rige la valoración de las lesiones y sus secuelas en militares, determinado la capacidad de ejercer la actividad militar en función de éstas. Se encuentra dividido en seis capítulos que evalúan la funcionalidad de los distintos aparatos, asignando una puntuación entre 1 y 5 en función de la gravedad de la lesiones.

### **5.- HISTORIA DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS CORPORALES EN ESPAÑA**

En los años 70 se produce un aumento de las indemnizaciones judiciales por accidentes de tráfico pero con grandes diferencias entre ellas.

En 1984, se publica un manual de Valoración del Daño Corporal, en él aparece un baremo para la determinación de indemnizaciones por incapacidad permanente.

En 1987, se publica el Baremo de Indemnizaciones de los daños corporales a cargo del seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, de obligatorio cumplimiento.

En 1989, se aprueba el baremo de indemnización de los daños corporales a cargo del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, de realización obligatoria.

En 1991, por la Orden Ministerial 5 de marzo del Ministerio de Economía y Hacienda, se establece un Sistema para la valoración de los daños personales derivados de accidentes de circulación. Este es un documento orientador pero su aplicación no era de carácter vinculante. Este sistema estaba compuesto por 6 tablas. <sup>(6)</sup>

En 1995, entra en vigor la Ley 30/1995 de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados. En ella existe una tabla para la valoración e indemnización de los daños corporales acontecidos en accidentes de circulación. <sup>(5)</sup> En esta ley encontramos dos tipos de daños personales derivados, los cuales se deben resarcir: no patrimoniales y patrimoniales. Así como las lesiones permanentes, temporales y fallecimiento del individuo. <sup>(8)</sup>

Los daños no patrimoniales son aquellos en los que se ha sufrido una alteración del estado de salud, asociando la pérdida de la calidad de vida. También se incluyen en este apartado los daños morales. En el caso de los daños patrimoniales, encontramos los gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, al igual que los perjuicios económicos derivados del accidente. <sup>(8)</sup>

Esta ley daba al baremo un carácter vinculante. A pesar de esto, hubo gran controversia a nivel jurídico. Las críticas fueron las siguientes:

- Limitación de las funciones de los tribunales de justicia.
- El poder legislativo solo podía influir en el seguro obligatorio.
- El reemplazo del principio de reparación del daño causado por la vinculación obligatoria del baremo

Estas críticas fueron rechazadas por la sentencia del Tribunal Constitucional de 29 junio del 2000 (Sentencia 181/2000). En esta sentencia se legitimaba el baremo. Además se introdujo un nuevo concepto, el de culpa relevante, la culpa exclusiva del causante del accidente. <sup>(8)</sup>

En 1996, se constituye la Comisión Médica de Seguimiento del Baremo, formada por nueve médicos. En ella se establecía la caracterización, puntuación dentro del baremo, así como las normas para definir y clasificar la secuela.

Por la Ley 34/2003 de 4 noviembre de Modificación y Adaptación a la Normativa Comunitaria de Legislación de Seguros Privados, se detalla la determinación y la puntualización de las lesiones permanentes y las incapacidades temporales. Al igual que la necesidad de presentar un informe médico. En esta ley, al igual que en la Ley 30/1995 existe una tabla para la valoración e indemnización de los daños corporales ocurridos en accidentes de circulación <sup>(6)</sup>

Por la Ley 21/2007, se modifica el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de Vehículos a Motor. En él se incluyen la oferta y la respuesta motivadas. Con ellas, se pretende agilizar los procesos de fijación de las indemnizaciones, se persigue aumentar los acuerdos sin llegar a juicio y por último, una mayor transparencia en los procesos de gestión. <sup>(8)</sup>

## 6.- COMPARATIVA CON LA LEGISLACION VIGENTE EN OTROS

### PAISES DE LA UNION EUROPEA

Existen distintas bases para los sistemas de valoración del daño corporal en los diferentes estados miembros de la Unión Europea. Por una parte se encuentran los países que toman como modelo los baremos médicos, que son Bélgica, Francia, Italia y España y por otro lado están los que basan en baremos judiciales como son Irlanda, Alemania e Inglaterra.

Comenzaremos comentando los países que se basan en baremos médicos. <sup>(8)</sup>

#### **a) Bélgica**

Encontramos en su legislación el desarrollo de la responsabilidad objetiva, esta se vio reflejada en el artículo 45 de la Ley de 30 marzo de 1994 que entró en vigor el 1 de enero 1995. Por su legislación, se garantiza la protección de las víctimas de los accidentes de tráfico. Pero existe una circunstancia únicamente contemplada en las leyes belgas, cuando la víctima es culpable de haber provocado el accidente por una negligencia suya y siendo mayor de 14 años, no puede acceder a la reparación del daño corporal.

La víctima tiene derecho a la reparación integral del daño mientras pruebe la existencia de la lesión. Para poder resarcir a la víctima a nivel económico, los jueces se guían por una serie de tablas.

Otra característica de la legislación belga, es la diferenciación entre invalidez e incapacidad por lo que la víctima puede reclamar una compensación por ambas.

El baremo mayoritariamente usado es el denominado BOBI (1976). Tiene como particularidad su detallada y completa descripción pero algunos autores apuntan a su desfase respecto a la medicina actual.

Finalmente, destacar la gran aceptación de la restitución por daño moral dentro del marco jurídico belga.

#### **b) Francia**

La fundamentación para la homogenización de los criterios para las indemnizaciones por daños corporales derivados de accidentes de circulación apareció en 1985, por la Ley Badinter. De acuerdo con ella se establecía la no culpabilidad de la víctima, lo que permitía a todos los afectados por el accidente salvo al conductor recibir una indemnización. Al igual que se garantizaban unos fondos especiales para las indemnizaciones en las que el conductor no tuviese seguro o no se conociese ya que el seguro de automóvil se estableció como obligatorio. Otra característica de la Ley Badinter, es que impone la publicación regular de las indemnizaciones judiciales recibidas por las víctimas lesionadas en accidentes de tráfico.

El accidentado tiene derecho a la reparación integral del daño, previa valoración por un perito médico designado por el juez. No obstante, para poder acceder a la reparación integral del daño, se tienen que cumplir dos conceptos: la existencia de un daño corporal que entraría dentro de los perjuicios no económicos y el propio perjuicio económico. En relación con el perjuicio económico, están incluidos la compensación por los gastos médicos derivados del accidente, así como los ingresos futuros que el accidentado ha dejado de recibir. Las lesiones temporales, también pueden ser indemnizadas económicamente por el dolor que ha provocado la lesión (préjudice de souffrance).

En cuanto a las lesiones permanentes, estas deben ser peritadas por un médico, el cual debe tasar el grado de déficit que existe a partir del porcentaje que existe en la disminución de la funcionalidad. Para ello puede usar el Barème Rousseau, pero su uso no es imprescindible.

Finalmente, los perjuicios no económicos son indemnizados por separado, como por ejemplo el daño moral, la pérdida de la calidad de vida, el perjuicio estético o el perjuicio por la imposibilidad de tener relaciones sexuales.

### **c) Italia**

La legislación italiana diferencia entre los daños patrimoniales y los daños no patrimoniales, incluyendo dentro de estos últimos el daño biológico y el daño moral.

Primeramente respecto al daño patrimonial, en general se suele entregar una sola indemnización sin distinguir entre las pérdidas generadas por el accidente y las posibles en el futuro debido a las consecuencias de éste.

Una característica resaltable de la legislación italiana es el daño biológico. Fue introducido en la Ley 57/2001, por la que se regulaba la indemnización que debían dar con un grado de invalidez menor o igual al 9%. En este caso, por el Decreto Ministerial de 3 julio de 2003, la lesión debe ser valorada por un perito médico. Una vez valorada y según la edad y los valores correctores para los diferentes grados de invalidez, se determina la compensación económica a recibir. Un dato curioso a reseñar sobre esto, es que muchas veces son los propios jueces quienes usan sus propias tablas para determinar la indemnización económica.

### **d) Irlanda**

En el año 2002, se reformó el modelo irlandés para poder reducir los altos costes dentro del mercado asegurador. Una de las nuevas reformas consistía en crear un comité estatal independiente, denominado PIAB, que llevase a cabo la tasación económica de las indemnizaciones a las víctimas de daños corporales en accidentes de circulación.

El comité denominado PIAB diferencia entre el perjuicio particular y el perjuicio general. Respecto al primero, éste hace referencia al perjuicio económico. En cuanto al perjuicio general, se encuentra el perjuicio no económico de la lesión que es cuantificada mediante un baremo de indemnizaciones, en el cual cada lesión tiene un valor mínimo y uno máximo.

Así mismo, el demandado puede rechazar la actuación del PIAB y tanto el demandado como el demandante pueden no aceptar la cantidad estimada por el comité. En cualquiera de los dos casos, se deberá ir a un proceso judicial.

#### **e) Inglaterra**

Los perjuicios económicos llevan incluidos los gastos médicos e incluso la pérdida de los ingresos futuros. Para calcular estos ingresos, se sigue ```multiplier-multiplicandmethod```, del cual se obtiene el producto del multiplicando (estimación anual de las pérdidas) por el multiplicador (estimación del número de años durante las que deben ser abonadas las pérdidas). En caso de que el lesionado estuviese en paro cuando ocurrió el accidente, se calcula con los ingresos pre-lesión y haciendo una estimación de los ingresos post-lesión en función del grupo profesional al que pertenezca. Los multiplicadores usados, son calculados y publicados en las Odgen Tables de manera anual.

En cuanto a los perjuicios no económicos, estos son calculados mediante el baremo judicial en el que existe un límite mínimo y uno máximo en función de la gravedad de la lesión. Para que exista equidad e igualdad en las cantidades indemnizatorias, se constituyó el Court of Appeal (tribunal de apelación).

Finalmente las indemnizaciones por daños corporales son publicadas por el Judicial Studies Board de manera bianual en Guidelines for Assessment of General Damages in Personal Injury Cases.



## **f) Alemania**

La posibilidad de acceder a las indemnizaciones en caso de accidente de tráfico en Alemania deriva del criterio de responsabilidad subjetiva o por culpa. Es necesario que el demandante demuestre un nexo causal entre el daño y el error que derivó en el accidente.

Un perito médico, por orden de la compañía de seguros o de la institución judicial competente, debe encargarse de la valoración del daño corporal. A pesar de realizar un peritaje, su informe no es vinculante a nivel judicial.

En la legislación alemana, el principio básico que existe es la vuelta a la situación previa al accidente de la víctima. Además, encontramos los perjuicios o daños patrimoniales y los daños inmateriales. Los primeros deben ser totalmente restituidos y en caso de calcular la pérdida de ingresos, esto se hace mediante la comparación entre la situación previa al accidente con la actual. Se debe hacer una estimación muy aproximada de cuál sería la situación actual en caso de no haber sufrido el accidente, incluso si la víctima fuese ama de casa y la lesión le impidiese realizar sus labores.

Los gastos médicos que se requieran en un futuro también deben ser abonados a la víctima, normalmente suelen ser estimados por el juez.

En referencia a los perjuicios inmateriales, se tasan mediante unas tablas de dolor. Las indemnizaciones recibidas por estos tipos de perjuicios son publicados por la editorial del Automóvil Club de Alemania, sin estar regulados por ley.

Por último en este apartado, se va a hacer referencia a la legislación vigente en Noruega y Suecia.

### **g) Noruega**

A partir del Decreto de responsabilidad por el daño causado por vehículos del 3 de febrero de 1961, es obligatorio tener un seguro de automóvil. Por el Decreto sobre Responsabilidad nº 26, de 13 de junio de 1969, se establecen los criterios para las indemnizaciones por daños corporales. En este decreto, se disponen las normas para la valoración del accidente y las causas de reducción del daño. Para la valoración, el principio en el que se basa el sistema noruego es el de total restitución económica.

La restitución económica debe ser total, incluyendo los gastos por la lesión, la pérdida de ingresos tanto pasados como futuros. En caso de que el daño sea producido en una persona que no tenga la edad suficiente para trabajar, recibirá una cantidad estándar.

La remuneración económica viene determinada por el grado de incapacidad. El grado de incapacidad lo valora un perito médico al igual que una pérdida de función sexual o el perjuicio estético. El perito médico para poder cuantificar el grado debe acudir a los documentos proporcionados por el departamento de salud noruego.

Para poder reclamar una indemnización por daños morales, tiene que existir una negligencia clara por parte del conductor. Y la cuantía impuesta debe ser pagada por el individuo que realizó la acción negligente, no por la compañía de seguros.

### **h) Suecia**

La cuantía económica a recibir por daños corporales derivados de un accidente de tráfico se encuentra regulada por Trafikskadelagen (1975).

La valoración propiamente dicha la realiza una comisión estatal, por lo que la litigiosidad se ve disminuida.

La indemnización por el siniestro le compete a la compañía aseguradora del vehículo autor de siniestro, debido al criterio de responsabilidad objetiva.

Primero encontramos un periodo de emergencia médica, que va desde el accidente hasta una estabilización o total recuperación. Seguidamente, está el periodo de incapacidad, en el que se encuentra la invalidez permanente aunque también puede ser considerada la incapacidad temporal, que debe ser reevaluada por un perito médico.

En cuanto a la restitución económica del daño, durante el primer periodo se incluyen los gastos médicos, la pérdida de ingresos, calculados a partir de los ingresos anuales anteriores al accidente, y el daño moral. El cálculo de indemnización la lleva a cabo la compañía aseguradora responsable. La comisión estatal solamente se encarga de la indemnización en el periodo de invalidez cuando la minusvalía es superior al 10%.

Finalmente, comentar que el conductor del vehículo causante también tiene derecho a recibir una indemnización por daños corporales.

## **7.- BAREMO EUROPEO**

El baremo europeo es realizado por un grupo de trabajo (denominado `` Grupo Rothley´´) derivado de la CEREDOC, compuesto por peritos médicos de seis países pertenecientes a la Unión Europea. <sup>(6)</sup>

Este baremo se realizó en dos tiempos, el primero tenía como objetivo la unificación de las distintas normas dentro de los países de la Unión para los daños no económicos, y la segunda era la confección de una tabla de daños personales. <sup>(6)</sup>

Es un baremo de características médicas, similar al modelo español (médico-económico), por ello la necesidad de cumplir el primer objetivo de su creación, es decir, contar con un procedimiento común para todos los países miembros

de la Unión Europea que se pudiese traducir en materia económica el daño sufrido tanto físico, psicológico como estético.<sup>(9)</sup>

Habría que destacar que su uso es obligatorio en caso de querer evaluar los daños acaecidos en un accidente de tráfico así como en las pólizas de seguro de enfermedad de todos los trabajadores de las instituciones europeas.<sup>(8)</sup>

En el caso de comparar este baremo europeo con el español, encontraríamos que sigue una estructura por aparatos y sistemas, a lo largo de diez capítulos. Mientras que el español lo hace por cabeza, tronco y extremidades. Además en el baremo europeo, se excluyen los daños morales acaecidos por la lesión o fallecimiento de la víctima. Por último, en el texto europeo, la terminología de lo que se debe valorar es más exacta y descriptiva y presenta una reglamentación de uso más completa que facilita la labor del perito médico.<sup>(8)</sup>

## **8.-NUEVO SISTEMA DE BAREMADO (NECESIDAD DE UN NUEVO BAREMO)**

### **a) Nuevo baremo**

En España, una vez transpuestas las sucesivas directivas comunitarias que pretenden armonizar la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico y que establecen los límites cuantitativos que debe cubrir el seguro obligatorio, nos seguimos encontrando con una enorme disparidad en las cuantías indemnizatorias al compararlas con otros países miembros de la Unión Europea, siendo evidente que nuestro país se sitúa detrás de los países europeos más avanzados en esta materia.

Debido a la Quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 mayo de 2005, que pretenden unificar la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tráfico y determinan las cuantías máximas cubiertas por el seguro obligatorio. Esta directiva viene derivada por la enorme disparidad

existente dentro de los distintos países de la Unión Europea, siendo nuestro país uno de los peores situados en este sentido.

El nuevo Baremo, ha sido un consenso de todas las partes implicadas, los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia, las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, la representación legal de las entidades aseguradoras, la Fiscalía de Sala Coordinadora de Seguridad Vial y numerosos facultativos sanitarios expertos en patologías provocadas por los accidentes de tráfico. De esta manera, se analizó conjuntamente desde todas las perspectivas la reforma del sistema legal valorativo, dando lugar en primera instancia a una comisión de trabajo constituida por expertos en la materia, designada por Orden comunicada de los Ministerios de Economía y Hacienda y Justicia de 12 julio de 2011. A partir del 31 de julio de 2013, el comité de expertos realizó una propuesta de un texto articulado completo además de incluir nuevas tablas indemnizatorias respecto a la muerte del accidentado, las secuelas permanentes y las lesiones temporales derivadas del accidente de tráfico.

Era necesario reformar la legislación actual ya que no se cubría por completo los perjuicios sufridos por las víctimas del accidente de tráfico, así como sus familias.

El nuevo Baremo se basa en el principio de indemnización del daño corporal, con el que busca cubrir por completo los daños acaecidos tras el accidente. Por ello, se incluyen en las indemnizaciones de lucro cesante a las amas de casa y a la capacidad de trabajo futura de estudiantes y menores, además de incorporar nuevos conceptos resarcitorios. También se da mayor importancia a las indemnizaciones por daño patrimonial, las cuales son tratadas por separado de los daños extrapatrimoniales.

Otro punto es el incremento de las cuantías indemnizatorias por defunción y la de los grandes lesionados.

El nuevo Baremo ha sido aprobado finalmente por el Consejo de Ministros el 31 de marzo de 2015, y siendo remitida a las Cortes Generales con fecha de 14 de abril de 2015 para su aprobación (Boletín Oficial de las Corte Generales del 17 de abril de 2015).<sup>(10, 11, 12,13)</sup>

### **b) Europa, como motor del cambio**

La Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 mayo de 2005, en referencia al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos (Quinta Directiva) propone una mayor protección de las víctimas en accidentes de tráfico y más rapidez en las indemnizaciones. <sup>(9)</sup> De igual manera fija una cobertura mínima en el seguro por responsabilidad civil del automóvil de 1.000.000 de euros por víctima o 5.000.000 de euros por siniestro que todos los Estados miembros de la Unión Europea deben asegurar. <sup>(8)</sup>

Esta directiva se debe a la libre circulación dentro de la Unión Europea, lo que ha provocado un aumento de los problemas entre los distintos países a causa de los accidentes de tráfico de sus ciudadanos. Además de las diferencias entre las normas legislativas de los países miembros de la unión. Por ejemplo: Bélgica, Francia, Italia y España basan sus normas en el criterio médico para ver la historia natural del daño acontecido. Irlanda, Alemania o Inglaterra, cuentan con baremos de base jurídica. Esto también provoca una disparidad entre las indemnizaciones otorgadas en un país u otro. <sup>(8)</sup>

### **c) Las distintas perspectivas sobre la reforma del baremo**

Existen diferentes perspectivas sobre la reforma del baremo, las socioeconómicas, las referentes al ámbito de la medicina y las jurídicas. También la perspectiva de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico debería ser contemplada e incluida dentro de la reforma.

Los puntos más discutidos en el medio jurídico respecto a esta reforma son el carácter vinculante de la norma, la compatibilidad de las prestaciones, su universalidad, los principios de reparación vertebrada y de reparación íntegra.

Respecto al nivel económico, provoca desde el punto de vista socio-económico, la mejora de la protección de las víctimas en accidentes de tráfico. Al igual, que una equidad entre las indemnizaciones otorgadas por los distintos países miembros. Siendo en España, actualmente sin la reforma, menores y esto también estaría afectando a las indemnizaciones de los lesionados graves. Es necesario mencionar los factores correctores que afectan a las cuantías de las compensaciones por perjuicios económicos, las incapacidades permanentes, la necesidad de ayuda de una tercera persona, la adecuación de la vivienda y del vehículo propio, que son reguladas actualmente por la tabla IV. A día de hoy las cantidades recibidas por incapacidad permanente y la necesidad de ayuda de una tercera persona son superiores a las compensaciones por perjuicios económicos.

Acerca de la valoración del perjuicio económico futuro del nuevo baremo, se prevé como uno de los puntos más espinosos, debido a la actual forma de calcularlo. Este viene establecido en la tabla VI, con unos máximos determinados en función del tipo de incapacidad permanente que se quiera tasar (parcial, total y absoluta). En este punto, la opinión de los juristas es clara, la vigente forma de tasación debe ser modificada para satisfacer una completa reparación del perjuicio económico futuro. Se ha sugerido realizarlo mediante un sistema cerrado y vinculante para el que se necesitarían unas reglas específicas. Estas son inexistentes en nuestro país, por lo que se necesitaría un modelo. Por ejemplo, las reglas establecidas por la legislación inglesa.

Por otra parte, a nivel médico, el baremo europeo presenta una terminología más precisa sobre lo que es necesario valorar y unas normas mucho más descriptivas que ayudan en la realización del peritaje médico. <sup>(9)</sup>

Otra perspectiva la marcan las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. En este punto, creen que se debería incluir el lucro cesante y los gastos acompañantes deben ser considerados daño patrimonial, así como los gastos relacionados con el proceso de demanda y los honorarios de los profesionales necesarios resarcidos por el principio de restitución íntegra. Seguidamente, plantean una revisión al alza de las indemnizaciones de acuerdo con las subidas del IPC. Como otro apartado importante, consideran que la reforma debe dar preferencia a los grandes lesionados y a los fallecidos con cargas familiares. En este caso, satisfacer las necesidades futuras y los gastos de los lesionados más graves con una valoración apropiada, sabiendo que su estado empeorará con el tiempo y tendrán un aumento de necesidades que cubrir. Igualmente piden para los familiares de los fallecidos, que se garantice su estabilidad socio-económica.

Otros temas que plantean son que las familias sean consideradas víctimas secundarias y por ello se debe asegurar las indemnizaciones de las reclamaciones por gastos y perjuicios de las consecuencias del accidente, asimismo la entidad aseguradora debe cubrir los gastos derivados del tratamiento psicológico que pudiesen necesitar. La total cobertura del tratamiento rehabilitador y asistencial que necesite la víctima, al igual que todas las ayudas materiales y ortopédicas que se vayan requiriendo.

Llegados a este punto, entra en juego el concepto de estabilización lesional, el cual provoca que se puedan continuar con los tratamientos necesarios para una mejora de la calidad de vida a partir de una determinada fecha en la cual los gastos por asistencia sanitaria dejan de ser cubiertos. Insisten también en una



adecuada valoración por parte de fisioterapeutas, psicólogos, neurólogos, y otros profesionales especializados en daños neuronales para poder mantener una calidad de vida aceptable. Este punto igualmente se puede unir al siguiente tema que tratan, que son el agravamiento de las secuelas y las secuelas temporales. Las asociaciones de víctimas quieren que se pueda reclamar en el plazo de un año las nuevas necesidades de acuerdo con la evolución de las lesiones, o recibir una indemnización complementaria para este tipo de gastos o bien una renta vitalicia.

En relación a lo anterior, vuelven a insistir en la necesidad de pagos por sistema de la renta vitalicia a los grandes discapacitados, los menores de edad, los grandes lesionados (daños cerebrales) y los lesionados medulares. Estas rentas vitalicias serían abonadas de forma independiente a la indemnización inicial. En los casos citados (grandes discapacitados, los menores de edad, los grandes lesionados y los lesionados medulares) previamente constituirían una protección para los afectados, en el resto de casos sería la indemnización la que se debería solicitar como una renta.

A propósito del daño cerebral adquirido, plantean que se tienen que cubrir todos los gastos sanitarios de la neuro-rehabilitación que mejora la calidad de vida y la funcionalidad de estos pacientes. Incluyendo en estos gastos los desplazamientos debido a la falta de centros en el territorio nacional. Insisten en este caso que el seguimiento y las reevaluaciones deben hacerlas especialistas en el daño cerebral adquirido.

Por último, recalcan la necesidad de incluir los dos principios fundamentales de reparación íntegra y de vertebración. Estos deben estar tasados en unas tablas separadas del daño corporal y del daño patrimonial. Al igual que se deben especificar en sus propias tablas de valoración los perjuicios personales

generales, los perjuicios personales particulares, los perjuicios personales excepcionales y los perjuicios patrimoniales. <sup>(14)</sup>

## **9.- CAMBIOS INTRODUCIDOS**

Como comentábamos en apartados anteriores, la Quinta Directiva surgida del Parlamento Europeo, provoca la puesta en marcha de la Ley 21/2007, con la que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de Vehículos a Motor. Siendo el proyecto de ley aprobado en Consejo de Ministros el 31 de marzo de 2015. Y remitida a las Cortes Generales con fecha de 14 de abril de 2015 para ser aprobada, siendo publicado el proyecto de ley 121/000143 en el Boletín Oficial de las Cortes Generales (Congreso de los Diputados, X Legislatura) el 17 de abril de 2015 <sup>(10, 12, 13)</sup>

En él se incluyen la oferta y la respuesta motivadas. Con ellas, se pretende agilizar los procesos de fijación de las indemnizaciones, aumentar los acuerdos extrajudiciales y por último, una mayor transparencia en los procesos de gestión. <sup>(8)</sup>

Al igual que se han aumentado los límites de cobertura del seguro obligatorio. A nivel europeo, el límite establecido es por víctima. En contra punto la legislación española designa un límite total por siniestro, es decir, la cantidad total cubierta por la aseguradora por siniestro tiene un máximo de 70.000.000 euros. <sup>(8)</sup>

El nuevo baremo ha aumentado las indemnizaciones entre un 10 y 15%, sobre todo las correspondientes a los grandes lesionados. Respecto a las compañías de seguros, éstas deben asumir un 15,56% más en el total anual de indemnizaciones por daños corporales. En un primer momento el porcentaje fue mayor, llegando hasta un 27%. Posteriormente las compañías de seguros sólo querían asumir un incremento del 9% mientras que las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico exigían un 20%. <sup>(15)</sup>

Los cambios más importantes que se han introducido han sido, que se establece una ayuda económica para los gastos médicos de las víctimas (se incluyen medios técnicos como sillas de ruedas, prótesis). El coste de las ayudas técnicas debe ser asumido por la compañía aseguradora. Se incluyen también, a las amas de casa y a las víctimas que no están en el mercado laboral dentro de las indemnizaciones económicas y el aumento de las indemnizaciones para los gastos futuros de los grandes lesionados, ya que en el baremo vigente actualmente la cobertura económica es hasta la estabilización lesional o el alta médica.

Otros cambios son las mejoras de las indemnizaciones iniciales a los grandes lesionados y a la familia de los fallecidos. En contraposición, se han mantenido las cantidades indemnizatorias de las lesiones más banales.

Ahondando más en el caso de las amas de casa, la indemnización se basa en el salario mínimo interprofesional y la posibilidad de aumentar la cuantía en un 10% por cada persona a su cargo. Respecto a los lesionados que no estaban dentro del mercado laboral, el importe a recibir es el salario mínimo interprofesional aumentado hasta 1,5 veces.

Se incluye en la reforma, la diferenciación entre daño moral y daño patrimonial. Este último, se valora mediante unas tablas por edad, ingresos y tipo de lesiones. También a nivel patrimonial, se aumenta la "ayuda de una tercera persona" hasta 1.200.000 euros.

Los ingresos dejados de percibir, es decir el lucro cesante, actualmente sólo provocan un ligero incremento de la indemnización base, pero con la reforma de baremo se pretenden cubrir por completo siempre que se haya probado su pérdida.

Se pretende crear una Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración, para analizar la reforma de baremo, sus posibles modificaciones futuras, el

estudio de los puntos conflictivos y la actualización del mismo tanto a nivel técnico como económico. El análisis inicial debe ser publicado tras un periodo máximo de tres años desde la entrada en vigor de la actual reforma.

Otro punto a destacar de la reforma son los afectados relacionados con la víctima fallecida que pueden recibir indemnización: el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. A los allegados, se los define como las personas que han convivido con los fallecidos al menos cinco años justo antes del accidente y con una relación estrecha en parentesco o afecto. Esto incorpora a los nietos a cargo de los abuelos fallecidos en accidentes de tráfico, parejas de hecho y familiares de segundo o tercer grado. En la reforma también se considera beneficiario al cónyuge viudo no separado legalmente.

Otra de los cambios reseñables, es la modificación de la redacción del Art. 11.9 que aparece por primera vez en el borrador del actual proyecto de ley. En él se dispone que la determinación y la medición de las secuelas y de las lesiones temporales deben ser mediante un informe médico pericial, realizado por un médico con formación en valoración de daños corporales o personales. Y se introduce al médico forense en la vía extrajudicial con los siguientes propósitos, primeramente que el lesionado y la compañía de seguros puedan utilizar a sus propios peritos para poder llegar a un acuerdo extrajudicial, seguidamente se especifica que en caso la inexistencia del acuerdo extrajudicial se pueda pedir por parte de ambas partes y de mutuo acuerdo la pericial de un médico forense, y si no existe acuerdo, ir a vía judicial. O directamente, acudir a la vía judicial sin la necesidad de la pericial del médico forense.

Por último, comentar la reforma sobre una de las lesiones menores más comunes, el latigazo cervical. En este caso será indemnizado como una lesión temporal previa demostración de la relación causal cumpliendo los criterios de

exclusión, cronológico, topográfico y de intensidad. Además de ser necesario un informe médico que lo corrobore.

## **10.- PUNTOS A FAVOR Y EN CONTRA**

Los cambios introducidos más importantes que hablan a favor del baremo son el incremento de un 10-15% de las cuantías indemnizatorias, en especial las destinadas a los grandes lesionados. <sup>(16 y 17)</sup>

Otro cambio importante es la aceptación por parte de las aseguradoras de asumir la carga económica por la necesidad de ayudas técnicas por parte de los lesionados como pueden ser prótesis, sillas de ruedas e incluso la necesidad de rehabilitación.

El cobro de la indemnización por parte de las amas de casa y de las personas no incorporadas al mercado laboral, calculándolo a partir del salario mínimo interprofesional y aumentando la cuantía si existen personas a cargo de las primeras y si seguían en periodo de formación las segundas.

Se introducen cambios y mejoras respecto a los familiares de la víctima fallecida en las cantidades indemnizatorias. De esta medida se benefician el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. Al igual que a los nietos a cargo de abuelos fallecidos como consecuencia del accidente de tráfico, las parejas de hecho y familiares de segundo o tercer grado, esto siendo una de las mejoras.

El reconocimiento del derecho a los menores de catorce años de recibir el total de la indemnización y la imposibilidad de imputar el criterio de culpa o de coparticipación para reducir la cuantía.

Otra modificación reseñable es la diferenciación entre daño moral y daño patrimonial. Así como la futura creación de la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración, que valore la implantación de la reforma, las propuestas

para modificaciones futuras, y la actualización económica de las cuantías indemnizatorias.

Por otro lado, existen quejas sobre la reforma. No se aplica el criterio de personalización de las indemnizaciones y además se centra en la reparación del daño más importante por lo que la reparación integral del daño queda descartada.

Las compañías de seguros tienen la posibilidad de cambiar la indemnización por una pensión vitalicia y reducir la cuantía en caso de defunción prematura del lesionado. Respecto a las compañías de seguros, las víctimas sienten que se tienen que doblegar ante sus reconocimientos y sus diagnósticos. <sup>(17)</sup>

Otro punto conflictivo es la agrupación de secuelas en una más general por lo que el total de puntos que se obtiene es menor que si se valorasen las lesiones por separado, y esto provoca una menor retribución económica.

Por último, también se ha designado como insuficiente la cantidad correspondiente al salario mínimo interprofesional para la amas de casa. Hay asociaciones de víctimas que piensan que se debería mínimo duplicar esa cifra.

## **11.-CONCLUSIONES: LA REFORMA SE HACE REALIDAD**

La actual reforma del baremo es una expresión de la necesidad de actualizar, mejorar el actual sistema de valoración de daños corporales en accidentes de tráfico, así como poner en común todas las propuestas tanto de las aseguradoras como de las asociaciones de víctimas y el resto de implicados y con cumplir las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo en referencia al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos.

Tiene como objetivo una mayor protección de las víctimas en accidentes de tráfico y más rapidez en las indemnizaciones. De igual manera fija un aumento en la cobertura mínima en el seguro por responsabilidad civil del automóvil

que todos los Estados miembros de la Unión Europea deben asegurar. Y esto se refleja en la reforma del actual baremo, donde se aumentan las cuantías indemnizatorias, en especial la de los grandes lesionados y de las familias de los fallecidos. También se podría ver reflejada una mayor protección a las víctimas, el reconocimiento de la indemnización económica de las amas de casa y de las víctimas no incorporadas al mercado laboral y la cobertura de las ayudas técnicas como las sillas de ruedas o las prótesis por parte de las compañías aseguradoras.

Otro punto positivo a destacar es el gran consenso del cual ha surgido esta reforma, en el que se han considerado a las asociaciones de víctimas, a las aseguradoras, a los especialistas jurídicos y médicos, etc. Al igual que la propuesta de una comisión que evalúe la puesta en marcha y el funcionamiento de la reforma.

Sin embargo, no todo el mundo se encuentra de acuerdo con la reforma. Reclaman la no reparación integral del daño, la posibilidad de que las aseguradoras cambien la forma en la que se ha de recibir la indemnización, la escasa cuantía económica de la indemnización para las amas de casa y de las víctimas no incorporadas al mercado laboral y la menor cuantía indemnizatoria al englobar las secuelas. Por otro lado, hay quien pide que el baremo sirva para las víctimas tanto de accidentes de tráfico como de grandes catástrofes y de otros medios de transporte ya sean ferroviarios, marítimos o de aviación.

La finalidad del nuevo Baremo es lograr la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente.

Finalmente recalcar la realidad de la reforma ya que ha sido aprobada como proyecto de ley en el Consejo de Ministros (31 de marzo de 2015) y ha sido

remitida a las Cortes Generales para su aprobación (14 de abril de 2015, publicado en Boletín Oficial de las Cortes Generales el 17 abril de 2015).



## BIBLIOGRAFÍA

- 1) Borobia, C. Valoración del daño corporal. Legislación, metodología y prueba pericial médica. Editorial Elsevier – Masso. 2007.
- 2) Criado del Rio, M.T. Valoración médico legal del daño a la persona. Valoración del daño corporal. Tomo II: Doctrina médico legal de valoración de daños corporales. Editorial Colex. 2010
- 3) Jouvencel, M.R. Manual del perito médico. Fundamentos técnicos y jurídicos. Editorial Díaz de Santos. 2002.
- 4) Hinojosa Fonseca, R. Daño corporal: fundamentos y métodos de valoración médica. Editorial Aracano Medicina.1996
- 5) Ojeda Gil, J.A. Concepto de valoración de daño corporal. Generalidades médicas. 2008[citado febrero 2015]. Disponible en: <http://www.comentariosmedicos.com/documentos/ValoraciondelDanoCorporal.generalidadesmedicas.pdf>
- 6) Laborda Calvo, E. ¿Qué esperamos de la valoración del daño corporal en el futuro? Medicina y valoración del daño corporal. Asociación Española del Derecho Sanitario [Internet] Disponible en: <http://www.aeds.org/docs/elc2.doc>
- 7) Acevedo, A., Cobo, M.D, Martini, D. Baremos de valoración de deficiencias. Análisis comparativo. Ibermutuamur [Internet]. 29 de Octubre de 2010 [citado febrero 2015] Disponible en: <http://www.revista.ibermutuamur.es/articulos/baremos-de-valoracion-de-deficiencias-analisis-comparativo/all/1/>
- 8) Bermúdez, L., Ayuso, M., Santolino, A. Perspectivas y análisis económico de la futura reforma del sistema español de valoración de daños corporal. Instituto de las Ciencias del Seguro. Madrid. Fundación Mapfre. 2009. Disponible en:

[http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1053948](http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1053948)

- 9) Bermúdez Morata, L., Ayuso Gutiérrez, M., Santolino Prieto, M. Reflexiones y perspectivas sobre la futura reforma del baremo de indemnizaciones. Gerencias de Riesgos y Seguros N° 108. 2010. Disponible en:  
[http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1062013](http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1062013)
- 10) 121/000143 Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congresos de los Diputados. Serie A: Proyecto de Ley. 17 abril de 2015. Número 143-1 Disponible en:  
[http://www.congreso.es/public\\_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-143-1.PDF](http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-143-1.PDF)
- 11) Agüero, E. Fiscal adscrita al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. El sistema de valoración del daño corporal derivado de accidentes de circulación: mucho más que un baremo. Criterios de aplicación conforme a la Jurisprudencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo y la Circular 10/2011 del Fiscal General del Estado. La propuesta de reforma elaborada por la Comisión de expertos. Disponible en:  
[https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/SV\\_La\\_responsabilidad\\_civil\\_en\\_accidentes\\_de\\_circulacion\\_EAgüeroRamon.pdf?idFile=0e208cdc-30e4-40df-a091-05a846f015af](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/SV_La_responsabilidad_civil_en_accidentes_de_circulacion_EAgüeroRamon.pdf?idFile=0e208cdc-30e4-40df-a091-05a846f015af)
- 12) Sección Jurídica Revista Abogacía Española. El Gobierno modifica el baremo de daños y perjuicios causados en accidentes de circulación. Revista Abogacía Española [Internet] 14 Abril 2015 [citada mayo 2015] Sección Jurídica. Disponible en: <http://www.abogacia.es/2015/04/14/el->

[gobierno-modifica-el-baremo-de-danos-y-perjuicios-causados-en-accidentes-de-circulacion/](#)

- 13) Agencia EFE. Reforma del sistema de valoración de daños y perjuicios: El Gobierno aprueba un nuevo baremo que eleva un 50% la indemnización por accidentes de tráfico. Periódico Cinco Días [Internet]. 10 de abril 2015 [citado mayo 2015]. Disponible en: [http://cincodias.com/cincodias/2015/04/10/economia/1428671677\\_945453.html](http://cincodias.com/cincodias/2015/04/10/economia/1428671677_945453.html)
- 14) Pérez Tirado, J. La reforma del baremo. Fundación Stop Accidentes [Internet] 2014 [citado febrero 2015] Disponible en: <http://stopaccidentes.org/uploads/file/EVENTOS%20AGENDA/La%20Reforma%20del%20Baremo.pdf>
- 15) Pérez Tirado, J. Reforma del baremo de autos. Abogados Pérez Tirado [Internet] 28 mayo 2014 [citado febrero 2015] Disponible en: <http://www.pereztirado.com/reforma-del-baremo-de-autos/#>
- 16) Holgado, J. El nuevo baremo les vuelve locos. El monitor del seguro. CapitalMadrid [Internet]. 15 de julio 2014 [citado febrero 2015]. Disponible en: <https://www.capitalmadrid.com/2014/7/15/34532/el-nuevo-baremo-les-vuelve-locos.html>
- 17) Peritos de Accidentes (PDA). Luces y sombras del nuevo Baremo de Indemnizaciones de Accidentes de Tráfico. Peritos de Accidentes [Internet] 20 mayo 2014 [citado febrero 2015]. Disponible en: <http://www.peritosdeaccidentes.com/noticias-juridicas/nuevo-baremo-de-indemnizaciones-de-accidentes-de-trafico>

Otros textos consultados no incluidos dentro del texto:

- 18) Borobia Fernández, C. Métodos de valoración del daño corporal. Editorial Forum Universidad-Empresa. 1989

19) Hernández Cueto, C. Valoración médica del daño corporal. Guía práctica para la exploración y evaluación de los lesionados. Editorial Masson.1995