



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 579

13 de agosto de 2015

Pág. 7

### I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

#### PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

**Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.**  
(621/000149)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 143  
Núm. exp. 121/000143)

#### PROPUESTAS DE VETO

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una propuesta de veto al Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Palacio del Senado, 3 de agosto de 2015.—**Jesús Enrique Iglesias Fernández.**

#### PROPUESTA DE VETO NÚM. 1 De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente **propuesta de veto**.

En la tramitación del Proyecto de Ley se ha incumplido el requisito de contar con los informes preceptivos, tal como exige la Ley 50/1997, el Gobierno, en su art. 22.2. Uno de esos informes es, en este caso, el del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que, según el art. 8.2, apartado d) de la Ley de Tráfico, una de sus funciones es «Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial o movilidad sostenible». Este Proyecto de ley le afecta al Consejo, en primer lugar, porque se refiere a daños y perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por «hechos de la circulación» y, en segundo lugar, porque la normativa de seguridad vial incide en la determinación de la culpa en la comisión del daño.

Por otro lado, en el proceso de elaboración del Proyecto de Ley se ha excluido a colectivos importantes tratándose de la regulación de un sistema indemnizatorio de víctimas de accidentes de circulación, como es el caso de los representantes de las asociaciones ciclistas o los colectivos de peatones.

Finalmente, el Proyecto de Ley carece de un estudio de impacto económico de la aplicación de la Ley. No podemos obviar efectuar un análisis de las cuantías que resultarían obligadas las aseguradoras a indemnizar con el Proyecto en vigencia, empleando las actuales estadísticas de siniestralidad, respecto de las que ahora se vienen produciendo con el actual baremo.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 579

13 de agosto de 2015

Pág. 8

En segundo lugar, importantes cuestiones de carácter sustantivo, con una regulación inconstitucional en algunos aspectos y un impacto muy negativo para los más amplios sectores de víctimas, pues el que no se trate de víctimas con resultado de muerte o de grandes lesiones no merma la grave repercusión que tiene en el 90 por ciento del total de víctimas, que se ven abocadas a un endurecimiento de los requisitos para acceder a las indemnizaciones y a una bajada de sus cuantías.

El Proyecto de Ley no responde a un sistema de responsabilidad objetiva por el hecho circulatorio

El texto del Proyecto de Ley da a entender que en el caso de los daños causados a personas por causa de un accidente con vehículo a motor, su conductor tiene una responsabilidad objetiva, por el riesgo social que entraña el hecho circulatorio. Sin embargo, no es así. Al igual que en los daños causados a los bienes, la responsabilidad frente a terceros se rige por el sistema de culpa extracontractual regulado en el art. 1902 del Código civil. La única diferencia es que en el caso de daños a las personas, la culpa del conductor se presume, salvo que pruebe que los daños fueron debidos a la «culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo» (art. 1, párrafo primero). Por tanto, se trata sólo de una inversión de la carga de la prueba en la demostración de la culpa.

La concurrencia de culpas y la carga de la prueba. Especial relevancia del casco ciclista

Como se acaba de decir, la exoneración de la responsabilidad del conductor se produce si ha habido «culpa exclusiva del perjudicado». Si la víctima hubiera contribuido a la producción del daño no tendrá derecho al cien por cien de la indemnización prevista por la ley; como máximo al setenta y cinco por ciento (art. 1.2, párrafo primero). Es preciso resaltar que el Proyecto de Ley establece una presunción importante: «Se entiende que existe contribución si la víctima, por falta de uso o uso indebido de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño» (art. 1.2, párrafo segundo, in fine). La carga de la prueba de que ello sea así corre a cargo del conductor, pero es frecuente ver cómo mediática y judicialmente se imputa a la víctima ciclista la concurrencia de su culpa por el simple hecho de no llevar casco o por no llevarlo debidamente ajustado, aunque su muerte o sus lesiones graves tengan como causa esencial el ser embestido de manera contundente por el vehículo a motor. Las poderosas compañías de seguros siempre están dispuestas a exhibir estudios «científicos» pagados por ellas para demostrar la extraordinaria eficacia del casco ciclista y cómo su falta de uso o mal uso provocan por regla general la agravación del daño.

La actual Ley de Tráfico, en su redacción dada por Ley 6/2014 establece la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas a los menores de 16 años (art. 47.1). A su vez, el Proyecto de Ley afirma que en los supuestos de secuelas y lesiones temporales «la culpa exclusiva o concurrente de los menores de catorce años no suprime ni reduce la indemnización» (art. 1.2, párrafo segundo). Dada la presunción antes comentada, esto significa que el menor de catorce años que circule en bicicleta y sufra un accidente en ciudad contra un vehículo a motor, aunque vaya sin casco ciclista y al margen de quien sea la culpa, tiene derecho al cien por cien de la indemnización. A su vez, si tiene dieciséis o más años, al no ser obligatorio el casco, su falta de uso no puede ser argumento para la aseguradora para alegar concurrencia de culpas. Por el contrario, si tiene catorce años pero menos de dieciséis, sólo podría acceder como máximo al setenta y cinco por ciento de la indemnización, si no llevaba casco o lo llevaba mal puesto y la aseguradora consigue demostrar que ello ha incidido en el agravamiento del daño padecido, aunque la culpa del accidente sea del conductor.

Entendemos que la concurrencia de culpas como consecuencia de la falta de medidas de protección pasiva de las víctimas y descritas con todo detalle en la norma, no puede establecerse con carácter de ley siendo casuística pura, puesto que puede generalizar una reducción de la indemnización de modo sistemático de no ser observadas cualquier medida de autoprotección aunque la lesión producida no hubiera sido evitada por el cumplimiento de esas medidas.

Posibles inconstitucionalidades en el Proyecto de Ley.

El Proyecto de Ley podría ser inconstitucional por las razones siguientes:

1. Lesión al derecho a la integridad moral (art. 15 CE). La vigente Ley (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) cuantifica los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 579

13 de agosto de 2015

Pág. 9

de circulación, incluyendo en esa cuantificación «los daños morales». Sin embargo, en el proyecto de ley, los daños morales se refieren expresamente sólo a los derivados de «las secuelas», ya sea como daños morales «complementarios por perjuicio psicofísico» (art. 105), por perjuicio estético (art. 106) o por «perjuicio por pérdida de calidad de vida ocasionada por las secuelas» (107) u ocasionada por lesiones temporales (art. 137) y también al perjuicio moral por «pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados» (art. 110). Por tanto, no se mencionan los daños morales derivados del fallecimiento de la víctima. En la medida en que el sistema indemnizatorio previsto en el Proyecto es cerrado y no admite una vía judicial distinta para reclamar estos daños morales, el Proyecto de Ley, en este sentido, podría ser inconstitucional porque vulnera el derecho a la integridad moral reconocido en el art. 15 de la Constitución.

Llama la atención que se consignent daños morales por «pérdida de calidad de vida» derivada de secuelas o de lesiones temporales y no se especifiquen daños morales por «pérdida de la vida», o sea, de «calidad de vida ocasionada por fallecimiento de la víctima». Es indudable que este daño moral existe y la calidad de vida cambia sustancialmente con la pérdida del ser querido.

2. Desprotección de la infancia y la juventud (art. 39.4 CE). El proyecto de ley es inconstitucional también porque vulnera la protección que la Constitución dispensa a los niños (art.39.4 CE).

Como se ha apuntado anteriormente, la conexión de la Ley de Tráfico con este Proyecto de Ley provoca la desprotección de los niños de catorce años o más y menores de dieciséis años que circulando en bici por ciudad sean víctimas de un accidente sin portar el casco ciclista o incluso llevándolo incorrectamente puesto. La presunción de concurrencia de culpas en este caso puede reducir el nivel de indemnización hasta un setenta y cinco por ciento, frente al cien por cien que en iguales circunstancias tendrían el resto de los ciclistas menores de catorce años o mayores de dieciséis. La conjunción de las dos leyes hace que esta medida sea discriminatoria (art 14 CE).

Por otro lado, también es cuestionable la constitucionalidad del Proyecto de Ley por desprotección de los menores de catorce años, ya que el art. 1.2 párrafo segundo del proyecto de ley les garantiza el cien por cien de la indemnización —aunque el accidente del que han sido víctimas sea culpa suya, exclusiva o concurrente— pero sólo «en los supuestos de secuelas y lesiones temporales». Si la medida tiene por objeto proteger a los menores de catorce años —se supone que por su falta de madurez— no puede ser que en los supuestos más graves en los que pueden ser víctimas —fallecimiento y lesiones permanentes— no se les aplique igual criterio.

3. Lesión del derecho a la tutela judicial efectiva (art. 24 CE). La actual Ley del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación establece que, en el caso de concurrencia de culpas del conductor y de la víctima, «se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes» (Art. 1, párrafo 4). Sin embargo, el proyecto de ley reduce ese cálculo equitativo, ya que en caso de concurrencia de culpas la indemnización de la víctima nunca podrá ser superior al setenta y cinco por ciento del total. De este modo, el proyecto de Ley ignora el porcentaje de culpa que haya podido tener la víctima, ya que, aunque el conductor no haya podido demostrar que la entidad de la culpa de la víctima fue del veinticinco por ciento, la mera declaración judicial de que hubo concurrencia de culpas priva a la víctima del veinticinco por ciento de la indemnización total, sin que el juez pueda remediar tan injusta situación. Una cosa es que el legislador pueda establecer los baremos de indemnización y otra que perjudique a la víctima haciendo irrelevante desde el punto de vista indemnizatorio la prueba de que su culpa en la producción del accidente fue inferior al veinticinco por ciento.

Esto significa desde el punto de vista constitucional una quiebra del derecho a la tutela judicial efectiva y, desde el punto de vista legal una quiebra del principio de indemnidad que establece el propio Proyecto de Ley. También conlleva el sarcasmo de que, en vez de atribuir al conductor una responsabilidad objetiva por el riesgo social de la circulación, se obliga a asumirla a la víctima; una responsabilidad objetiva del veinticinco por ciento, haya o no tenido esa participación efectiva en el accidente.

4. Existen dudas sobre la constitucionalidad de la obligación de que la víctima deba ser sometida a examen de las aseguradoras como requisito legal para que éstas ofrezcan propuesta de indemnización. Los datos médicos de salud son objeto de protección, la autonomía del paciente impide que éste se preste a cualquier intervención médica que no sea la precisa para su salud, e imposibilita que se utilicen sus datos para cualquier efecto contra su persona. Amplia jurisprudencia avala la nulidad de despidos por el uso de los datos de salud obtenidos en un reconocimiento de un trabajador, empleados como motivo para su despido, por lo que entendemos que un examen de la víctima solo puede ser dictaminado a petición judicial expresa de la aseguradora y acordado por el Juez una vez valore si la aportación de la documentación médica del accidentado en su proceso de sanidad fuera objeto de impugnación por parte de la aseguradora por motivos que lo justifiquen.

### El principio de indemnidad en tela de juicio

Afirma el Proyecto de Ley que uno de los principios fundamentales del sistema de valoración es el de indemnidad, es decir, la reparación íntegra de los daños y perjuicios padecidos. Este principio no se cumple en todos los casos, porque se establecen presunciones, criterios y requisitos que se desvían de esa finalidad, como sucede en el caso del resarcimiento del daño moral antes comentado o de la indemnización en caso de concurrencia de culpas, como se ha visto en el apartado anterior.

Otro tanto puede decirse del resarcimiento por la pérdida de la calidad de vida en actividad laboral o profesional de la víctima. Se considera que el perjuicio causado sólo es «moderado» si «el lesionado pierde la posibilidad de llevar a cabo una parte relevante de sus actividades específicas de desarrollo personal» y el perjuicio moral por la pérdida de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo también se considera perjuicio moderado» (art. 108.4). Del mismo modo, se considera como «perjuicio leve» aquél en el que «el lesionado con secuelas de más de seis puntos pierde la posibilidad de llevar a cabo actividades específicas que tengan especial trascendencia en su desarrollo personal». Asimismo, «El perjuicio moral por la limitación o pérdida parcial de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo se considera perjuicio leve con independencia del número de puntos que se otorguen a las secuelas» (art. 108.5). Se establece una serie de presunciones que son claramente reductoras de la indemnización.

Otro ejemplo es el resarcimiento por los gastos de tratamiento médico y psicológico que les haya causado el accidente a familiares de víctimas fallecidas o de grandes lesionados. Según el art. 35.3, este resarcimiento es «excepcional», ya que debe demostrarse que se han producido alteraciones psíquicas, y sólo cubre esos gastos «durante un máximo de seis meses». El tiempo de tratamiento puede ser claramente insuficiente en determinados supuestos, sobre todo en caso de huérfanos.

### El interés corporativo por encima del interés general. El beneficio de las compañías aseguradoras

Al margen de la opinión que se pueda tener sobre este tipo de leyes que establecen un sistema de indemnización cerrado y el papel que juega el Estado en relación con las compañías de seguros, lo cierto es que hay una disposición del Proyecto de Ley que claramente hace recaer en el Estado una prestación que les correspondería asumir a las aseguradoras. El art. 88 establece que «Las pensiones públicas a las que tengan derecho los perjudicados por el fallecimiento de la víctima, tales como las de viudedad u orfandad, producen el efecto de reducir el perjuicio». Es evidente que tales pensiones reducen el perjuicio patrimonial, pero quien debería asumir el importe de esas pensiones no es el Estado, sino la compañía de seguros, ya que esa prestación estatal surge como consecuencia de un hecho circulatorio asegurado por la compañía. Ésta se ahorra el importe de esa parte de la indemnización, que correrá a cargo del Estado, o sea, de todos los españoles, produciéndose en la práctica un enriquecimiento injusto de la aseguradora.

### El proyecto es antisocial y falto a la equidad

Nos parece antisocial que una persona que obtenga una renta de 120.000 euros reciba una indemnización cincuenta veces mayor que una que no llegue a 9.000 como criterio universal, lo que parece absolutamente desproporcionado. Es preciso establecer unos factores de corrección que el actual sistema establece en un máximo de 75 %, pero nunca uno que establezca una diferencia cincuenta veces mayor. Precisamente las personas en situación de vulnerabilidad son las que debe un estado social ha de proteger con más intensidad. Sangrante resulta por ejemplo la insuficiente valoración del trabajo de una ama de casa, sin ir más lejos, o el injustificado criterio de establecimiento de la edad laboral a partir de los 30 años para personas que sufran accidentes incapacitantes antes de poder haber iniciado su desempeño profesional.

En definitiva, Bajo la apariencia de aumentar el importe de las indemnizaciones para los casos de víctimas más graves, en realidad se perjudica gravemente a los lesionados menos graves y las percepciones por secuelas. Se establecen presunciones iuris et de iure que establecen la participación de culpa en un accidente, al margen de si realmente se produjo esa cuota de participación. Lo mismo sucede con la cuantía de las indemnizaciones por lucro cesante. Todo ello contradice el principio de indemnidad proclamado en el proyecto de ley. La mayoría de los lesionados por accidentes de tráfico son de carácter menos grave. El proyecto favorece claramente a las compañías aseguradoras que, merced a la importante disminución de los accidentes mortales de tráfico, puede permitirse aumentar la cuantía de las indemnizaciones en casos de fallecimiento y traumatismos graves. A ello ayuda también el notable crecimiento en los últimos

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 579

13 de agosto de 2015

Pág. 11

diez años de parque automovilístico con el consiguiente aumento de la recaudación debido al seguro obligatorio. Sin embargo, el proyecto de ley facilita a las aseguradoras no atender adecuadamente y con equidad a las víctimas con lesiones menos graves, estableciendo unos requisitos muchos más exigentes que los de la actual ley.

El Senador Jordi Guillot Miravet (GPEPC) y el Senador Joan Saura Laporta (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una propuesta de veto al Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Palacio del Senado, 6 de agosto de 2015.—**Jordi Guillot Miravet y Joan Saura Laporta.**

### PROPUESTA DE VETO NÚM. 2

#### De don Jordi Guillot Miravet (GPEPC) y de don Joan Saura Laporta (GPEPC)

El Senador Jordi Guillot Miravet (GPEPC) y el Senador Joan Saura Laporta (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

En primer lugar cabe destacar que en la tramitación del Proyecto de Ley de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación se ha incumplido el requisito de contar con los informes preceptivos, tal como exige la Ley 50/1997, el Gobierno, en su artículo 22.2. Uno de esos informes es, en este caso, el del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Por otro lado, en el proceso de elaboración del Proyecto de Ley se ha excluido a colectivos importantes tratándose de la regulación de un sistema indemnizatorio de víctimas de accidentes de circulación, como es el caso de los representantes de las asociaciones ciclistas o los colectivos de peatones.

Finalmente, el Proyecto de Ley carece de un estudio de impacto económico de la aplicación de la Ley.

El Proyecto de Ley no responde a un sistema de responsabilidad objetiva por el hecho circulatorio: El Proyecto de Ley da a entender que en el caso de los daños causados a personas por causa de un accidente con vehículo a motor, su conductor tiene una responsabilidad objetiva, por el riesgo social que entraña el hecho circulatorio. Sin embargo, no es así. Al igual que en los daños causados a los bienes, la responsabilidad frente a terceros se rige por el sistema de culpa extracontractual regulado en el artículo 1902 del Código civil. La única diferencia es que en el caso de daños a las personas, la culpa del conductor se presume, salvo que pruebe que los daños fueron debidos a la «culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo» (art. 1, párrafo primero). Por tanto, se trata sólo de una inversión de la carga de la prueba en la demostración de la culpa.

La concurrencia de culpas y la carga de la prueba. Especial relevancia del casco ciclista: Como se acaba de decir, la exoneración de la responsabilidad del conductor se produce si ha habido «culpa exclusiva del perjudicado». Si la víctima hubiera contribuido a la producción del daño no tendrá derecho al cien por cien de la indemnización prevista por la ley; como máximo al setenta y cinco por ciento (art. 1.2, párrafo primero). Es preciso resaltar que el Proyecto de Ley establece una presunción importante: «Se entiende que existe contribución si la víctima, por falta de uso o uso indebido de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño» (art. 1.2, párrafo segundo, in fine). La carga de la prueba de que ello sea así corre a cargo del conductor, pero es frecuente ver cómo mediática y judicialmente se imputa a la víctima ciclista la concurrencia de su culpa por el simple hecho de no llevar casco o por no llevarlo debidamente ajustado, aunque su muerte o sus lesiones graves tengan como causa esencial el ser embestido de manera contundente por el vehículo a motor. Las poderosas compañías de seguros siempre están dispuestas a exhibir estudios «científicos» pagados por ellas para demostrar la extraordinaria eficacia del casco ciclista y cómo su falta de uso o mal uso provocan por regla general la agravación del daño.

La actual Ley de Tráfico, en su redacción dada por Ley 6/2014 establece la obligatoriedad del casco ciclista en zonas urbanas a los menores de 16 años (art. 47.1). A su vez, el Proyecto de Ley afirma que en los supuestos de secuelas y lesiones temporales «la culpa exclusiva o concurrente de los menores de catorce años no suprime ni reduce la indemnización» (art. 1.2, párrafo segundo). Dada la presunción antes

comentada, esto significa que el menor de catorce años que circule en bicicleta y sufra un accidente en ciudad contra un vehículo a motor, aunque vaya sin casco ciclista y al margen de quien sea la culpa, tiene derecho al cien por cien de la indemnización. A su vez, si tiene dieciséis o más años, al no ser obligatorio el casco, su falta de uso no puede ser argumento para la aseguradora para alegar concurrencia de culpas. Por el contrario, si tiene catorce años pero menos de dieciséis, sólo podría acceder como máximo al setenta y cinco por ciento de la indemnización, si no llevaba casco o lo llevaba mal puesto y la aseguradora consigue demostrar que ello ha incidido en el agravamiento del daño padecido, aunque la culpa del accidente sea del conductor.

Entendemos que la concurrencia de culpas como consecuencia de la falta de medidas de protección pasiva de las víctimas y descritas con todo detalle en la norma, no puede establecerse con carácter de ley siendo casuística pura, puesto que puede generalizar una reducción de la indemnización de modo sistemático de no ser observadas cualquier medida de autoprotección aunque la lesión producida no hubiera sido evitada por el cumplimiento de esas medidas.

Posibles inconstitucionalidades en el Proyecto de Ley: El Proyecto de Ley podría ser inconstitucional por las razones siguientes:

1. Lesión al derecho a la integridad moral (art. 15 CE). La vigente Ley (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) cuantifica los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, incluyendo en esa cuantificación «los daños morales». Sin embargo, en el proyecto de ley, los daños morales se refieren expresamente sólo a los derivados de «las secuelas», ya sea como daños morales «complementarios por perjuicio psicofísico» (art. 105), por perjuicio estético (art. 106) o por «perjuicio por pérdida de calidad de vida ocasionada por las secuelas» (107) u ocasionada por lesiones temporales (art. 137) y también al perjuicio moral por «pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados» (art. 110). Por tanto, no se mencionan los daños morales derivados del fallecimiento de la víctima. En la medida en que el sistema indemnizatorio previsto en el Proyecto es cerrado y no admite una vía judicial distinta para reclamar estos daños morales, el Proyecto de Ley, en este sentido, podría ser inconstitucional porque vulnera el derecho a la integridad moral reconocido en el artículo 15 de la Constitución.

Llama la atención que se consignent daños morales por «pérdida de calidad de vida» derivada de secuelas o de lesiones temporales y no se especifiquen daños morales por «pérdida de la vida», o sea, de «calidad de vida ocasionada por fallecimiento de la víctima». Es indudable que este daño moral existe y la calidad de vida cambia sustancialmente con la pérdida del ser querido.

2. Desprotección de la infancia y la juventud (art. 39.4 CE). El proyecto de ley es inconstitucional también porque vulnera la protección que la Constitución dispensa a los niños (art. 39.4 CE).

Como se ha apuntado anteriormente, la conexión de la Ley de Tráfico con este Proyecto de Ley provoca la desprotección de los niños de catorce años o más y menores de dieciséis años que circulando en bici por ciudad sean víctimas de un accidente sin portar el casco ciclista o incluso llevándolo incorrectamente puesto. La presunción de concurrencia de culpas en este caso puede reducir el nivel de indemnización hasta un setenta y cinco por ciento, frente al cien por cien que en iguales circunstancias tendrían el resto de los ciclistas menores de catorce años o mayores de dieciséis. La conjunción de las dos leyes hace que esta medida sea discriminatoria (art. 14 CE).

Por otro lado también es cuestionable la constitucionalidad del Proyecto de Ley por desprotección de los menores de catorce años, ya que el artículo 1.2 párrafo segundo del proyecto de ley les garantiza el cien por cien de la indemnización —aunque el accidente del que han sido víctimas sea culpa suya, exclusiva o concurrente— pero sólo «en los supuestos de secuelas y lesiones temporales». Si la medida tiene por objeto proteger a los menores de catorce años —se supone que por su falta de madurez— no puede ser que en los supuestos más graves en los que pueden ser víctimas —fallecimiento y lesiones permanentes— no se les aplique igual criterio.

3. Lesión del derecho a la tutela judicial efectiva (art. 24 CE). La actual Ley del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación establece que, en el caso de concurrencia de culpas del conductor y de la víctima, «se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes» (art. 1, párrafo 4). Sin embargo, el proyecto de ley reduce ese cálculo equitativo, ya que en caso de concurrencia de culpas la indemnización de la víctima nunca podrá ser superior al setenta y cinco por ciento del total. De este modo, el proyecto de Ley ignora el porcentaje de culpa que haya podido

tener la víctima, ya que, aunque el conductor no haya podido demostrar que la entidad de la culpa de la víctima fue del veinticinco por ciento, la mera declaración judicial de que hubo concurrencia de culpas priva a la víctima del veinticinco por ciento de la indemnización total, sin que el juez pueda remediar tan injusta situación. Una cosa es que el legislador pueda establecer los baremos de indemnización y otra que perjudique a la víctima haciendo irrelevante desde el punto de vista indemnizatorio la prueba de que su culpa en la producción del accidente fue inferior al veinticinco por ciento.

Esto significa desde el punto de vista constitucional una quiebra del derecho a la tutela judicial efectiva y, desde el punto de vista legal una quiebra del principio de indemnidad que establece el propio Proyecto de Ley. También conlleva el sarcasmo de que, en vez de atribuir al conductor una responsabilidad objetiva por el riesgo social de la circulación, se obliga a asumirla a la víctima; una responsabilidad objetiva del veinticinco por ciento, haya o no tenido esa participación efectiva en el accidente.

4. Existen dudas sobre la constitucionalidad de la obligación de que la víctima deba ser sometida a examen de las aseguradoras como requisito legal para que éstas ofrezcan propuesta de indemnización. Los datos médicos de salud son objeto de protección, la autonomía del paciente impide que éste se preste a cualquier intervención médica que no sea la precisa para su salud, e imposibilita que se utilicen sus datos para cualquier efecto contra su persona. Amplia jurisprudencia avala la nulidad de despidos por el uso de los datos de salud obtenidos en un reconocimiento de un trabajador, empleados como motivo para su despido, por lo que entendemos que un examen de la víctima solo puede ser dictaminado a petición judicial expresa de la aseguradora y acordado por el Juez una vez valore si la aportación de la documentación médica del accidentado en su proceso de sanidad fuera objeto de impugnación por parte de la aseguradora por motivos que lo justifiquen.

El principio de indemnidad en tela de juicio: Afirma el Proyecto de Ley que uno de los principios fundamentales del sistema de valoración es el de indemnidad, es decir, la reparación íntegra de los daños y perjuicios padecidos. Este principio no se cumple en todos los casos, porque se establecen presunciones, criterios y requisitos que se desvían de esa finalidad, como sucede en el caso del resarcimiento del daño moral antes comentado o de la indemnización en caso de concurrencia de culpas, como se ha visto en el apartado anterior.

Otro tanto puede decirse del resarcimiento por la pérdida de la calidad de vida en actividad laboral o profesional de la víctima. Se considera que el perjuicio causado sólo es «moderado» si «el lesionado pierde la posibilidad de llevar a cabo una parte relevante de sus actividades específicas de desarrollo personal» y el perjuicio moral por la pérdida de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo también se considera perjuicio moderado» (art. 108.4). Del mismo modo, se considera como «perjuicio leve» aquél en el que «el lesionado con secuelas de más de seis puntos pierde la posibilidad de llevar a cabo actividades específicas que tengan especial trascendencia en su desarrollo personal». Asimismo, «El perjuicio moral por la limitación o pérdida parcial de la actividad laboral o profesional que se venía ejerciendo se considera perjuicio leve con independencia del número de puntos que se otorguen a las secuelas» (art. 108.5). Se establece una serie de presunciones que son claramente reductoras de la indemnización.

Otro ejemplo es el resarcimiento por los gastos de tratamiento médico y psicológico que les haya causado el accidente a familiares de víctimas fallecidas o de grandes lesionados. Según el artículo 35.3, este resarcimiento es «excepcional», ya que debe demostrarse que se han producido alteraciones psíquicas, y sólo cubre esos gastos «durante un máximo de seis meses». El tiempo de tratamiento puede ser claramente insuficiente en determinados supuestos, sobre todo en caso de huérfanos.

El interés corporativo por encima del interés general. El beneficio de las compañías aseguradoras: Al margen de la opinión que se pueda tener sobre este tipo de leyes que establecen un sistema de indemnización cerrado y el papel que juega el Estado en relación con las compañías de seguros, lo cierto es que hay una disposición del Proyecto de Ley que claramente hace recaer en el Estado una prestación que les correspondería asumir a las aseguradoras. El artículo 88 establece que «Las pensiones públicas a las que tengan derecho los perjudicados por el fallecimiento de la víctima, tales como las de viudedad u orfandad, producen el efecto de reducir el perjuicio». Es evidente que tales pensiones reducen el perjuicio patrimonial, pero quien debería asumir el importe de esas pensiones no es el Estado, sino la compañía de seguros, ya que esa prestación estatal surge como consecuencia de un hecho circulatorio asegurado por la compañía. Ésta se ahorra el importe de esa parte de la indemnización, que correrá a cargo del Estado, o sea, de todos los españoles, produciéndose en la práctica un enriquecimiento injusto de la aseguradora.

El proyecto es antisocial y falta a la equidad: Nos parece antisocial que una persona que obtenga una renta de 120.000 euros reciba una indemnización cincuenta veces mayor que una que no llegue a 9.000 como criterio universal, lo que parece absolutamente desproporcionado. Es preciso establecer unos factores

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

Núm. 579

13 de agosto de 2015

Pág. 14

de corrección que el actual sistema establece en un máximo de 75 %, pero nunca uno que establezca una diferencia cincuenta veces mayor. Precisamente las personas en situación de vulnerabilidad son las que debe un estado social ha de proteger con más intensidad. Sangrante resulta por ejemplo la insuficiente valoración del trabajo de una ama de casa, sin ir más lejos, o el injustificado criterio de establecimiento de la edad laboral a partir de los 30 años para personas que sufran accidentes incapacitantes antes de poder haber iniciado su desempeño profesional.

En definitiva, bajo la apariencia de aumentar el importe de las indemnizaciones para los casos de víctimas más graves, en realidad se perjudica gravemente a los lesionados menos graves y las percepciones por secuelas. Se establecen presunciones iuris et de iure que establecen la participación de culpa en un accidente, al margen de si realmente se produjo esa cuota de participación. Lo mismo sucede con la cuantía de las indemnizaciones por lucro cesante. Todo ello contradice el principio de indemnidad proclamado en el proyecto de ley. La mayoría de los lesionados por accidentes de tráfico son de carácter menos grave. El proyecto favorece claramente a las compañías aseguradoras que, merced a la importante disminución de los accidentes mortales de tráfico, puede permitirse aumentar la cuantía de las indemnizaciones en casos de fallecimiento y traumatismos graves. A ello ayuda también el notable crecimiento en los últimos diez años de parque automovilístico con el consiguiente aumento de la recaudación debido al seguro obligatorio. Sin embargo, el proyecto de ley facilita a las aseguradoras no atender adecuadamente y con equidad a las víctimas con lesiones menos graves, estableciendo unos requisitos muchos más exigentes que los de la actual ley.

Por otro lado el Gobierno con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular ha impuesto la tramitación de 36 proyectos de ley en un periodo de 2 meses lo que hace imposible un trabajo parlamentario riguroso.

El abuso de los procedimientos de urgencia y el acortamiento de los plazos impiden una tramitación que permita garantizar una legislación de calidad.

Así mismo esta irresponsable vorágine legislativa no permite a los grupos parlamentarios de la oposición ejercer sus funciones legislativas en buenas condiciones.

Por otra parte, con estos ritmos se imposibilita, a la ciudadanía y a los sectores sociales que se verán afectados por las leyes, hacer el seguimiento oportuno de las leyes que aprueban las Cortes Generales con lo que se menoscaba la transparencia, posibilidad de seguimiento y participación ciudadana.

Es por estos motivos que presentamos esta propuesta de veto al Proyecto de Ley de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

cve: BOCCG\_D\_10\_579\_3939