

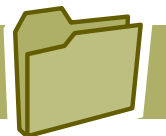
missèr



IL·LUSTRE COL·LEGI D'ADVOCATS DE LES ILLES BALEARS • IL·LUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE BALEARES



Los baches de la
Justicia vial



Indemnizaciones y el papel del abogado

■ Uno de los caballos de batalla de las personas perjudicadas por un siniestro y de los abogados del sector es el baremo indemnizatorio. ¿Necesitan una actualización? ¿Compensan adecuadamente las lesiones y las pérdidas de vida? «El sistema introducido en la reforma de 2015 es un sistema complejo que goza, a mi juicio, de la gran virtud de establecer unas indemnizaciones básicas, iguales para todos y que solo varían en función de la edad de la víctima y unas indemnizaciones particulares enfocadas a la reparación del daño desde la singularidad e individualidad de cada una de los perjudicados», defiende Raquel Aguiló Regla.

«La indemnización para la reparación y/o compensación del daño se debe construir sobre el sistema legal y en esa construcción juega un papel muy importante la preparación y profesionalidad del abogado. La especialización es esencial para bucear en el sistema y adaptarlo a tu víctima, evidentemente para lograrle la mayor indemnización posible, que es el objetivo de su abogado», incide.

«En términos generales, utilizando el sistema se pueden obtener buenas indemnizaciones resarcitorias y reparatorias, aunque, evidentemente, el sistema es mejorable. En este sentido, son interesantes las propuestas y sugerencias que está haciendo la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración con su guía de buenas prácticas en la aplicación para la valoración de determinados perjuicios, como pueden ser el lucro cesante, el incremento de los costes de movilidad o aquellos en que

se requiere el uso de bases técnicas actuariales», incide la abogada.


Neus Canyelles Nicolau se muestra más escéptica con el sistema de indemnizaciones. «Si que es cierto que con el nuevo baremo han mejorado algunas partidas resarcitorias, pero todas ellas para grandes lesionados o perjudicados en asuntos de fallecimiento. No así para los accidentes pequeños, que han sufrido una bajada abismal en las cantidades. Por ello, considero más que necesaria una reforma y adecuar la realidad en la que vivimos, con unos precios actualizados y un baremo hecho por y para el perjudicado».

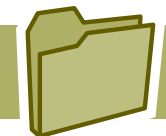
Canyelles pone un ejemplo ilustrativo: el precio de los días de curación, teniendo en cuenta que los días antes llamados impeditivos ahora se denominan moderados, y los no impeditivos corresponden con los días básicos. «Un accidente donde la reclamación son únicamente 60 días básicos, o no impeditivos. En 2015 la indemnización hubiera sido de 1.885,80 euros más el 10% de Factor de Corrección, dando lugar a un montante total de 2.074,38

«La indemnización para la reparación y/o compensación del daño se debe construir sobre el sistema legal y en esa construcción juega un papel muy importante la preparación y profesionalidad del abogado. La especialización es esencial para bucear en el sistema y adaptarlo a tu víctima, evidentemente para lograrle la mayor indemnización posible, que es el objetivo de su abogado» incide la letrada Raquel Aguiló

El problema que subyace tras las indemnizaciones estriba en la dificultad casi metafísica de compensar al afectado

euros. En el 2016, con el nuevo baremo, la indemnización por 60 días básicos asciende 1.800 euros. Más de 200 euros de diferencia», detalla.

El problema que subyace tras las indemnizaciones estriba en la dificultad casi metafísica de compensar al afectado. «¿Cómo se puede llegar a resarcir a una víctima? El valor de una vida, en caso de fallecimiento, es muy difícil de cuantificar. Lo mismo sucede con las lesiones, sean leves o graves. El perjudicado no llega a entender el motivo del *quantum* indemnizatorio y siempre le parece poco y no proporcional a la realidad que está viviendo. Creo que en toda mi carrera profesional pocas veces me he encontrado con un cliente que estuviera convencido al 100% que con la indemnización recibida quedaba resarcido en su totalidad», reflexiona Neus Canyelles. 



Las reformas legales que no han satisfecho a nadie

■ En la última década los abogados especializados en accidentes de tráfico han tenido que lidiar con tres reformas de enorme calado y que han condicionado de forma sobresaliente su trabajo: las tres leyes orgánicas dictadas en los últimos años, de Reforma del Código Penal y, por ende, de la imprudencia viaria son la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo; la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo y la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre. Aunque la última parece que ha venido a poner un poco de cordura a las dos anteriores, la mano del legislador ha dejado una herencia, cuando menos, bastante desafortunada.

Antonio Tugores Mayol, colegiado del ICAIB, especialista en el Derecho de la Circulación, repasa su impacto. «No tengo ninguna duda que la Reforma penal operada con la Ley Orgánica de marzo de 2015 ha sido uno de los errores mayúsculos cometidos por los legisladores en el tratamiento de la imprudencia derivada de accidentes de circulación», censura. «Un paso atrás», remacha.

Conviene recordar que con esta Ley se despenalizaron gran parte de imprudencias. Incluso en supuestos de fallecimiento se archivaban los procesos penales. «Se descolocaba, en particular, a los familiares víctimas que no salían de su asombro y, por su repercusión, a la sociedad en general. Obviamente, asistimos a un fracaso legislativo importante», recuerda Tugores.

Tal decisión legal condujo a la supresión del procedimiento de juicio de faltas, proceso tan elogiado por los juristas especializados del sector y a las partes vinculadas: para los perjudica-

Antonio Tugores Mayol:
«No tengo ninguna duda de que la Reforma penal operada con la Ley Orgánica de marzo de 2015 ha sido uno de los errores mayúsculos cometidos por los legisladores en el tratamiento de la imprudencia derivada de accidentes de circulación»

dos y las propias aseguradoras suponía una vía procesal de rápida solución material y moral.

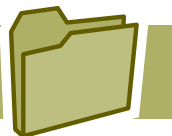
«Los letrados y diferentes sectores afectados alabábamos las virtudes de

un proceso, el del juicio de faltas, dinámico, inmediato, que permitía el sometimiento de las pruebas a contradicción, garante (si surgía prueba extraordinaria, permitía la suspensión para no generar indefensión) y de rápida solución. Y lo que también era importante, de concienciación para el conductor responsable de un accidente con lesiones, ya que éste recibía una citación judicial, que siempre impone y da pie a reflexionar sobre la imprudencia viaria cometida. Desde esta despenalización abordada en el 2015, ha desaparecido esta arma coercitiva, punitiva y de respeto máximo a las normas viarias que pesaba positivamente sobre los conductores, con todo lo que ello conlleva y más acentuado en el sector de los conductores noveles», abunda este experto en Derecho de la Circulación.

Esta situación concitó la crítica de amplios sectores, especialmente el de las



© DGT



asociaciones de víctimas, indefensas y obligadas a afrontar un coste personal para ver compensada una indemnización por lesiones mediante intervención de peritos y otros profesionales. «Se les obligó a tener que acudir en muchos casos a la vía civil por estarles vetada la vía penal, tanto de sanción penal al infractor como de compensación indemnizatoria inmediata», rememora Antonio Tugores Mayol.

«Todo ello motivó la nueva Reforma del Código Penal en materia vial, con la Ley Orgánica 2/19, de 1 de marzo. Basta leer el Preámbulo de dicha Ley para comprender el giro copernicano que se quiso dar a la situación de las imprudencias en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y, también, a sancionar el abandono del lugar del accidente, lo que resultaba novedoso», repasa el letrado.

Con esta nueva Ley se modifican los artículos 142, 152 y 382 del Código Penal. Su espíritu e intención es la estimación de la existencia de imprudencia grave por disposición de la ley y que se estimen como imprudencias menos graves y, por tanto, delitos, toda una serie de infracciones reguladas en el artículo 76 del RD 6/15 sobre la Ley Viaría. «Por consiguiente, lo que este Preámbulo define como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave se vincula a las infracciones reglamentarias de las normas de tráfico catalogadas de graves», enfatiza Tugores.

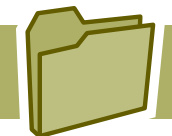
«Lo que se pretendía es un regreso a la situación anterior a la reforma que se produjo del Código Penal en julio de 2015, por mor de la Ley 1/15 de 30 de marzo, pero lo cierto es que no se consigue este objetivo», lamenta. «Esta Ley no obtiene los frutos pretendidos porque los jueces mayoritariamente se han acogido a las coletillas previstas en los apartados segundo, tanto del artículo 142 como 152 del Código Penal, sobre lo que ha de entenderse por imprudencia menos grave, definiéndola en los siguientes términos: «como imprudencia menos

«Los letrados y diferentes sectores afectados alabábamos las virtudes de un proceso, el del juicio de faltas, dinámico, inmediato, que permitía el sometimiento de las pruebas a contradicción, garante (...) y de rápida solución. Y lo que también era importante, de concienciación para el conductor responsable de un accidente con lesiones»

grave se reputará aquella no calificada como grave en la que la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículo y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o Tribunal».

Este apunte final de la norma dejaba a la discreción del juez interpretar que exista o no delito de imprudencia menos grave y, que, por tanto, se admita o, por el contrario, se archive la corres-

pondiente denuncia penal. «El resultado mayoritario ha sido el del archivo de las denuncias presentadas por considerarlas, simples imprudencias leves y, consecuentemente, no sancionables en el ámbito penal», puntualiza el letrado. Para superar, modificar y mejorar la situación reinante, surge la tercera de las Leyes Orgánicas objeto de debate y que es la Ley 11/2022 de 13 de septiembre. Su Preámbulo es claro y conciso: erradicar la interpretación de los jueces acogida en el inciso final del apartado segundo de los artículos 142 y 152 del



Código Penal. Su finalidad es establecer *ope legis* que si el juez o Tribunal determinan que hubo imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, como consecuencia derivada de esta infracción, se produjo la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada, como mínimo, como imprudencia menos grave, pero nunca como leve si las lesiones son relevantes o se causa la muerte.

«La intención clara de esta última reforma es introducir la imprudencia menos grave en el ámbito penal, dinamizar el proceso penal y que cuando exista una infracción grave prevista en el Reglamento General de la Circulación no pueda ser interpretada por los jueces como imprudencia leve y, por tanto,

dejarla fuera del ámbito penal. Es más, con la nueva Ley Orgánica, se modifica el artículo 142-2º, en el sentido de que ante una imprudencia menos grave con resultado de muerte se convierte en delito público, eliminando en estos casos la exigencia de denuncia previa particular, de modo que el juez pueda investigar los hechos directamente», explica Antonio Tugores Mayol.

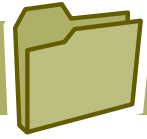
A punto de cumplir un año desde su promulgación, ¿la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre ha respondido a los objetivos? «De momento, no se ha conseguido la finalidad propuesta con esta nueva reforma legislativa. ¿Si me preguntan si podría conseguirse? Contestaría que sí, pero los letrados, por más que la nueva Ley sea más proteccionista hacia las víctimas, de momento buscamos soluciones alternativas más rápidas

y eficaces, salvo que la situación que concurra en el siniestro sea de alarma social e invite a proseguir por la vía penal», resume el abogado.

«Con todos los respetos, la mentalidad en general de los jueces penales no nos invita a aventurarnos a la presentación de denuncias penales por imprudencias menos graves. La dilatación en la resolución de recursos más que factibles no ayuda a que se active la actividad penal en materia de imprudencias viarias bajo el albor de esta nueva Ley Orgánica 11/22 de 13 de septiembre, de nueva creación», incide.

«Cierto es que estamos ante una Ley de reciente promulgación, creada con una inmejorable intención, sanísima voluntad de mejora en la protección de las víctimas de accidentes de circulación, de mentalización para una correcta conducta vial en los conductores, de resolución más eficaz y menos costosa de las indemnizaciones en los perjudicados, etcétera. Pero lo cierto es que observamos, por ejemplo, que, a día de hoy, no se viene cumpliendo tampoco lo previsto en la Disposición Final Primera de esta ley Orgánica en cuanto a establecer la obligatoriedad para las autoridades administrativas (policías locales y guardia civil básicamente), de poner en conocimiento de la autoridad judicial los hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañado tal comunicación con el oportuno atestado», argumenta.

«Dicho lo anterior, conviene también aclarar que llega a mis oídos, correo electrónico incluido, un comunicado oficial de la Policía Local de Palma, en el sentido de informar que con fecha de 1 de abril actual y al objeto de adaptarse a la nueva disposición del Artículo 85.1 del Real decreto 6/2015, tras la modificación de la Ley Orgánica 11/2022 de 13 de septiembre, todos los accidentes en los que cualquiera de los implicados resulte lesionado serán remitidos al Juzgado de Guardia», advierte. «Es un primer paso, pero se necesitan muchos más», concluye Antonio Tugores Mayol. 📁



La especialización en accidentes de tráfico

■ Para el abogado **Antonio Tugores Mayol**, los casos relacionados con siniestros de circulación no deberían de ser procedimientos tortuosos, ni para víctimas ni para letrados. En buena lógica, su solución dependerá de varios factores que pueden demorar su resultado final, entre ellos si resulta clara la responsabilidad o, por el contrario, cobra protagonismo una posible concurrencia de culpas por parte de las víctimas y del conductor responsable; la profesionalidad del tramitador de turno o responsable por parte de la aseguradora; nuestro empeñamiento como letrados; y, por último, el factor de judicialización o no del siniestro. En este caso, el procedimiento judicial corre la misma fortuna que los casos judiciales no derivados de accidentes de tránsito.


No obstante, eso no quiere decir que estos asuntos sean sencillos de manejar. Para Tugores, una premisa básica para los afectados sería recurrir a un abogado especializado. «Los letrados que desarrollan en su día a día en esta materia tienen que estar al corriente de cualquier cambio legislativo, de la actualización del baremo indemnizatorio de la Ley 35 de Responsabilidad Civil, de los criterios jurisprudenciales, del *modus operandi* de nuestros Juzgados, aseguradoras y de otros vectores implicados».

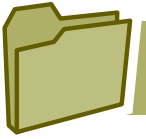
Sin embargo, no siempre el cliente es consciente de las ventajas de acudir a un experto. «Muchas veces el cliente, con el afán de ahorrar o por falta de información, ya viene al despacho cuando la aseguradora le ha realizado una oferta a la baja. Muchas veces, en ese momento, ya no se puede hacer mucho por el cliente, ya que no le has

Una premisa básica para los afectados sería recurrir a un abogado especializado. «Los letrados que desarrollan en su día a día en esta materia tienen que estar al corriente de cualquier cambio legislativo, de la actualización del baremo indemnizatorio, de los criterios jurisprudenciales, del *modus operandi* de nuestros Juzgados, aseguradoras y de otros vectores implicados»

podido asesorar desde el principio», **Neus Canyelles Nicolau**.

«El otro gran inconveniente estriba en que a veces se hace casi imposible hablar con la aseguradora contraria. Antiguamente podías comunicarte con los

abogados de las compañías y todo era más sencillo. Ahora, todo tiene que ser por teléfono o por correo electrónico y muchas veces no obtienes respuesta alguna por parte de la aseguradora, lo que hace que se eternicen los plazos de respuesta», aduce Canyelles. 



El letrado frente al atestado

» Por **Antoni Vicens Pujol**.

■ En materia de accidentes de circulación, todos nos hemos encontrado frente a atestados cuyas conclusiones eran claramente adversas a los intereses de nuestros representados. Conclusiones que, no pocas veces, siguen a varias hojas de expresiones matemáticas de difícil comprensión para los operadores jurídicos y que, desde luego, no invitan a iniciar un interrogatorio en profundidad de la fuerza actuante. Todo lo contrario, invitan más bien a la resignación y a centrarnos en la práctica de aquellas otras pruebas de las que podamos sacar mayor provecho.

Sin embargo, hay algunos datos que pueden comprometer seriamente la valoración de un atestado, en la medida en que cuestionan la fiabilidad de sus resultados. Son los verdaderos talones de Aquiles de no pocos informes provenientes de los distintos gabinetes especializados en atestados y que, muchas veces, pese a que pueden ser decisivos, pasan desapercibidos tanto para los letrados como para el juzgador.

El primero de ellos, tiene que ver con el valor que le vamos a dar al coeficiente de rozamiento, designado generalmente con la letra griega en minúscula « μ » (mu). Esa variable, la vamos a encontrar siempre en las ecuaciones de cálculo de velocidad a partir de huellas de frenada, de superación de la velocidad crítica en curva o, incluso, en el más usual de los modelos matemáticos para calcular la velocidad de un vehículo en caso de atropello, en función de las posiciones iniciales y finales del cuerpo del peatón.

En la inmensa mayoría de veces se adopta de forma mecánica un valor medio

«Aunque no se espera del jurista la total comprensión de las ecuaciones utilizadas en materia de accidentes de tráfico, ni siquiera la comprensión del lenguaje matemático en el que se expresan, sí que resulta muy útil incidir en la calidad de los datos concretos a partir de los cuales se han realizado los cálculos de un determinado informe»

para μ ($\mu = 0,7$), tras marcar la correspondiente casilla del atestado en la que aparece la consabida afirmación de «asfalto en buen estado.» El problema radica en que, dentro de la categoría de asfalto en buen estado, podemos encontrar coeficientes de rozamiento comprendidos entre el 0'8 y el 1'20 para velo-

idades inferiores a 50 km/h, y de 0'65 a 1 para velocidades superiores a 50 km/h. También en la inmensa mayoría de veces no se aporta ningún dato a partir del cual establecer el coeficiente de rozamiento específico de la calzada donde ocurre el siniestro: ni mediante el resultado de una medición realizada con un apartado tipo

