

STC de 29/6/00, sobre el baremo

Jesús Pintos Ager

El Tribunal Constitucional acaba de resolver las diez cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas contra el sistema de valoración de daños corporales de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor - nueva redacción dada por la Disp. Adic. 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, al texto refundido en su día aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo-. La Sentencia de 29 de junio de 2000, cuyo ponente es el Magistrado Don Pablo García Manzano estima parcialmente ocho cuestiones, y en su virtud declara inconstitucionales y nulos el inciso final “y corregido conforme a los factores que expresa la propia tabla” del apartado c) del criterio segundo (explicación del sistema), así como el total contenido del apartado letra B) “factores de corrección”, de la tabla V, ambos del Anexo que contiene el “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”.

Argumentos. Tras disipar en su fundamento jurídico 4º toda duda acerca del carácter vinculante del baremo, excepto en los supuestos de delito doloso, desestima los argumentos de inconstitucionalidad basados en la infracción del derecho a la vida y la integridad física -art. 15 CE- y en la limitación de la función jurisdiccional atribuida a los Jueces y Tribunales -art. 117.3 CE-. Los argumentos tenidos en cuenta para sostener el juicio parcial de inconstitucionalidad son los de vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva -art. 24.1 CE-, así como la interdicción de la arbitrariedad -art. 9.3-, en conexión con el valor superior asignado a la justicia por el art. 1.1 CE. Uno no sabe bien si incluir el argumento de la violación del derecho a la igualdad -art. 14- entre los estimados o los decaídos, dado que el fundamento jurídico 10º parece referirse al art. 9.3 como un umbral de exigencia de igualdad inferior, dentro de la misma categoría, al que cabe recurrir “cuando la norma enjuiciada no produzca esa imprescindible diversidad de trato entre los ciudadanos... [entonces] La medida legislativa podrá, en su caso, ser contraria al principio de interdicción de la arbitrariedad -art. 9.3CE-.”

La interdicción de la arbitrariedad. De la mencionada proscripción de la arbitrariedad, como necesaria concreción del valor superior de la justicia, resulta que algunas diferencias de régimen jurídico introducidas por el legislador en 1995 sí son contrarias al ordenamiento constitucional, según argumentan los jueces proponentes, por haber creado “sin justificación objetiva alguna, un estatuto de excepción para los daños corporales ocasionados por la conducción de vehículos a motor que perjudica a las víctimas y favorece a los conductores negligentes, permitiendo, en ciertos supuestos, por un lado, un enriquecimiento injustificado y, por otro, injustas pérdidas parciales de ganancias como consecuencia de la restricción legal en el resarcimiento del lucro cesante. En definitiva, el sistema articulado por el legislador es arbitrario, se alega, porque el sacrificio de los derechos de las víctimas carece de causa objetiva de justificación, no obedeciendo a ningún interés colectivo, e injusto desde el punto de vista de sus resultados” -fundamento jurídico 12.

Aplicación restringida. No obstante, resulta chocante lo exiguo del uso hecho del argumento por parte del Tribunal, que constriñe su ámbito de aplicación hasta límites

difíciles de comprender. La Sentencia no encuentra el baremo contrario a la Constitución en su conjunto, como “régimen jurídico diferenciado del derecho común de la responsabilidad civil extracontractual”, sino tan solo algunos “subsistemas” dentro de su regulación.

1) Un primer límite consiste en concentrar el juicio de constitucionalidad basado en la interdicción de la arbitrariedad en los factores de corrección de las indemnizaciones básicas por incapacidad temporal, del apartado B) de la Tabla V del sistema.

El razonamiento del Tribunal analiza exclusivamente los mencionados factores de corrección, con especial cuidado en ignorar a toda costa el hecho de que el funcionamiento de dicha Tabla V, Apartado B) es exactamente idéntico al de las Tablas II y IV para los supuestos de muerte y lesiones graves, respectivamente. En los tres casos se puede incrementar la indemnización básica entre un 10 y un 75% en función de los ingresos netos anuales por rentas del trabajo de la víctima, segregados en tramos de 3,6, 10 o más millones de pesetas, a pesar de lo cual la Sentencia se cuida mucho de aislar su opinión, al sostener en su fundamento decimoséptimo que “la concreta fórmula utilizada en este punto por el legislador para evaluar los perjuicios económicos vinculados a la incapacidad temporal, no viene modulada por cláusula alguna que permita una mínima ponderación, a efectos de individualizar el daño irrogado, de las circunstancias de diversa índole que pueden influir en la determinación del *quantum* indemnizatorio, dado que el legislador parte de la premisa indeclinable de que ya ha tenido en cuenta toda clase de contingencias, incluidas las excepcionales, para establecer su tasada valoración, que viene de tal modo a conformar un sistema cerrado de tasación del daño personal, de carácter exclusivo y excluyente. A mayor abundamiento, no puede desconocerse que los denominados “perjuicios económicos” presentan la suficiente entidad e identidad como para integrar y constituir un concepto indemnizatorio propio. Sin embargo, y a pesar de su relevancia desde la perspectiva de la reparación del daño efectivamente padecido, el legislador ha decidido regularlos como un simple factor de corrección de la indemnización básica prevista en el apartado A) de la tabla V, privándolos de toda autonomía como específico concepto indemnizatorio y, sobre todo, impidiendo que puedan ser objeto de la necesaria individualización y de un resarcimiento mínimamente aceptable, en comparación con las pérdidas que por tal concepto pueda sufrir un ciudadano medio por cada día de incapacidad para el desempeño de su trabajo o profesión habitual.”

¿Dónde está la diferencia con las Tablas II y IV? ¿A qué se debe su postergación en el análisis, sustrayéndolas a un juicio de constitucionalidad, que de ser mínimamente congruente jamás superarían?

La razón parece clara en el fundamento jurídico decimotercero: los jueces proponentes no las han invocado. En efecto, “las dudas de constitucionalidad de los jueces proponentes, en las cuestiones que ahora decidimos, se centran en la arbitrariedad que reprochan a la tabla V del Anexo de la Ley 30/1995, reguladora de las indemnizaciones por incapacidad temporal. A ambos aspectos, pues, debemos atender a la hora de determinar si la norma legal cuestionada ha incurrido en la denunciada arbitrariedad, proscrita por el mencionado art. 9.3 de la Constitución.”

Resulta inverosímil que el proceso constitucional incurra en un derroche como el que resultaría si esta omisión en las cuestiones planteadas atase de manos al Tribunal. Para ello sería necesaria una lectura muy restrictiva del art. 39 de la Ley Orgánica 2/1979,

de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional -“cuando la sentencia declare la inconstitucionalidad, declarará igualmente la nulidad de los preceptos impugnados, así como, en su caso, la de aquellos otros de la misma Ley, disposición o acto con fuerza de Ley a los que deba extenderse por conexión o consecuencia”-.

2) El otro gran dique de contención levantado para evitar que la Sentencia afecte seriamente al baremo consiste en limitar la eficacia del argumento de su arbitrariedad a aquellos accidentes en los que solo el causante hubiese incurrido en culpa.

“La falta de individualización de los indicados perjuicios económicos, a que conduce la aplicación de la tabla V del Anexo, no produce ningún resultado jurídicamente arbitrario o carente de justificación racional cuando se proyecta sobre supuestos en los que el daño personal causado es consecuencia de la responsabilidad civil exigible por el riesgo creado, o peligro que per se comporta la utilización de vehículos a motor” -fundamento jurídico 15º.

Para establecer esa diferencia de regímenes jurídicos, el Tribunal realiza un conspicuo análisis de la evolución del Derecho de daños en el último siglo y medio, tras el cual encuentra en el ámbito de la circulación “poderosas razones” en favor de dicha escisión entre el dominio de las reglas de responsabilidad por culpa y objetiva –a la que también llama cuasiobjetiva, por riesgo o peligro-. Esas poderosas razones son las que a la sazón sirvieron de base al máximo intérprete de la Constitución para validar el sistema de valoración en su conjunto y centrar su análisis en el accesorio de uno de sus tres subsistemas –factores de corrección por incapacidades temporales-. En particular:

- “Alta siniestralidad”. *Tráfico no es un ámbito especialmente peligroso, sino con un elevadísimo nivel de actividad*
- “Naturaleza de los daños”
- “Homogeneidad de los daños” *¿En qué difieren la naturaleza y homogeneidad de los ocasionados en el trabajo, en trenes, aviones, en la construcción, espectáculos o deportes?*
- “Aseguramiento obligatorio”. *Como al menos otros cinco ámbitos de riesgo*
- “Fondos de garantía”. *Como mecanismo de corrección de fallos del mercado de seguros (falta de oferta e insolvencia). Además cuando el Consorcio paga, luego repite.*
- “Necesidad de uniformación con el Derecho de la Unión Europea”. *Ningún otro país de nuestro entorno barema la responsabilidad civil, simplemente orientan al juzgador. Ninguna norma comunitaria obliga a hacerlo (ya veremos en qué queda la “Quinta Directiva”).*

En esa lista van cosas que poco tienen que ver unas con otras, mucho menos con la cuantificación del daño, y que en absoluto son privativas del ámbito de la circulación. La Sentencia destaca de entre estos rasgos el de la obligatoriedad del seguro y la “socialización de la actividad potencialmente dañosa” como características privativas de la responsabilidad del conductor que justifican la necesidad de diferenciar dos regímenes en virtud de la regla de responsabilidad o criterio de imputación de la obligación de indemnizar.

“En efecto, en este particular contexto regido por criterios de responsabilidad cuasiobjetiva, al que hace expresa referencia el art. 1.1 de la Ley cuestionada, no cabe, con base en el art. 9.3 CE, formular reparo o tacha de inconstitucionalidad oponible al legislador por el hecho de que éste, atendidas las circunstancias concurrentes (entre las

que destacan el aseguramiento obligatorio y la socialización de la actividad potencialmente dañosa), haya establecido criterios objetivados para la reparación del daño, con la consiguiente restricción de sus posibilidades de individualización, configurando así un sistema de compensación pecuniaria a favor de las víctimas, basado en el sometimiento de los perjuicios económicos derivados del daño personal a topes o límites cuantitativos.

Por el contrario, cuando concurre culpa exclusiva del conductor causante del accidente, relevante y, en su caso, judicialmente declarada, ya no cabe acoger tal justificación. En este otro ámbito, el presupuesto obligado de partida viene constituido por el hecho de que los bienes lesionados por el acto antijurídico son del máximo rango constitucional (ex art. 15 CE), y que la limitación indemnizatoria establecida por el sistema legal comporta, correlativamente, una desprotección de los aludidos bienes de la personalidad” –fundamentos jurídicos 15º y 16º.

Nuevos contenidos a los viejos conceptos. En este razonamiento se entremezclan de tal modo los papeles del causante, la víctima del accidente y el resto de la sociedad que se hace difícil seguir su curso lógico y deslindarlos se convierte en un apasionante reto. Al hacerlo uno se encuentra con la sorpresa de que a al menos dos de los conceptos básicos en Derecho de daños se les está atribuyendo un significado distinto del habitual en la literatura actual.

La “socialización de la actividad potencialmente peligrosa” o socialización del riesgo, en breve, suele explicarse en los manuales de Derecho de daños como el proceso según el cual el conjunto de la sociedad soporta las consecuencias dañosas que el accidente causa a la víctima –*ad exemplum* Nueva Zelanda desde 1974, Quebec desde 1978 y el Territorio Norte de Australia desde 1979-. Socializar un riesgo tiene un sentido muy preciso en Derecho de daños: quiere decir indemnizar a la víctima con cargo a presupuestos generales –impuestos- o con los fondos –de garantía- constituidos por grupos más o menos amplios identificados con ámbitos de riesgo. En cambio, en la Sentencia de 29 de junio, “socializar “ el riesgo quiere decir que las víctimas, no el conjunto de la sociedad, soporte parte del riesgo. Más claramente, el Tribunal Constitucional habla de socialización para referirse a lo que normalmente suele entenderse que es la desprotección frente al riesgo, es decir, que la víctima no cobre parte del daño que ha sufrido.

La otra novedad terminológica introducida por la Sentencia tiene que ver con el significado habitualmente atribuido en Derecho de daños al término “objetivo”. Dice la Sentencia que “en efecto, en este particular contexto regido por criterios de responsabilidad cuasiobjetiva... no cabe formular reparo o tacha de inconstitucionalidad oponible al legislador por el hecho de que éste... haya establecido criterios objetivados para la reparación del daño, con la consiguiente restricción de sus posibilidades de individualización, configurando así un sistema de compensación pecuniaria A FAVOR DE LAS VÍCTIMAS, basado en el sometimiento de los perjuicios económicos derivados del daño personal a topes o límites cuantitativos”; pero sí cuando concurre “culpa EXCLUSIVA del conductor causante”. Entonces, se dice, “ya no cabe acoger tal justificación” porque “los bienes lesionados por el acto antijurídico son del máximo rango constitucional (ex art. 15CE), y la limitación indemnizatoria establecida por el sistema legal comporta, correlativamente, una desprotección de los aludidos bienes de la personalidad”.

Cuándo y cuanto se indemniza ¿Acaso son distintos esos bienes lesionados por el conductor negligente de los menoscabados por el que circulaba prudentemente delante del parque? Solemos intentar hacer el estudio de la responsabilidad civil más llevadero separando las cuestiones relativas a la regla de responsabilidad –CUANDO SE INDEMNIZA- de las referentes a la identificación y cuantificación del daño indemnizable –QUÉ y CUANTO SE INDEMNIZA-. Hacer depender la limitación o baremación del daño, del nivel de diligencia del causante en un sistema de responsabilidad objetiva es fruto de la confusión entre los conceptos de regla de responsabilidad –o imputación- y daño indemnizable, como objeto de esa responsabilidad. Además echa por tierra las ventajas de esta regla frente a la de responsabilidad por culpa, que consisten precisamente en la reducción de costes unitarios de aplicación, una vez deviene innecesario contrastar el nivel de precaución con ningún estándar. Pero el legislador ya había apuntado esa relación al excluir la aplicación del baremo en la cuantificación de los daños dolosos, lo cual deja al descubierto su confusión de los papeles compensatorio, preventivo y punitivo de las políticas públicas, pretendiendo forzar el alcance de unos para que hagan parte del trabajo que otros más específicos pueden llevar a cabo con mayor precisión.

La tutela judicial efectiva. El fundamento jurídico 20º añade otro nuevo argumento a favor de la inconstitucionalidad del baremo, al que considera “un impedimento insuperable para la adecuada individualización del real alcance o extensión del daño, cuando su reparación sea reclamada en el oportuno proceso, con lo que se frustra la legítima pretensión resarcitoria del dañado, al no permitirle acreditar una indemnización por valor superior al que resulte de la estricta aplicación de la referida tabla V, vulnerándose de tal modo el derecho a la tutela judicial efectiva que garantiza el art. 24.1 CE”. Quizás lo que no permita sea que el juez la aprecie o repare, pero en principio las partes pueden realizar las mismas probanzas, aunque solo sea para acreditar el nivel de rentas correspondiente en la Tabla ahora declarada inconstitucional.

Uno tiene la sensación de que esta vez el art. 24.1 de la Constitución sí va corregir los notorios fallos que estropean la bondad de un baremo que sería impecable si se limitase al daño moral –y si acaso a algunos “casos difíciles” del patrimonial, como se propuso hace algún tiempo en INDRET-. Pero esa esperanza se desvanece pronto, porque el fundamento jurídico 21º despacha sumarísimamente la cuestión dando por reproducida la modulación del alcance del fallo al tratar de la arbitrariedad, con un giro acaso un tanto forzado:

“De lo antes razonado se desprende que, en relación con el sistema legal de tasación introducido por la Ley 30/1995, y en los aspectos que las dudas de constitucionalidad cuestionan, la inconstitucionalidad apreciada, por violación de los arts. 9.3 y 24.1 de la Constitución, ha de constreñirse a las concretas previsiones contenidas en el apartado B) de la tabla V del Anexo, y ello no de forma absoluta o incondicionada, sino únicamente en cuanto tales indemnizaciones tasadas deban ser aplicadas a aquellos supuestos en que el daño a las personas, determinante de “incapacidad temporal”, tenga su causa exclusiva en una culpa relevante y, en su caso, judicialmente declarada, imputable al agente causante del hecho lesivo.”

Otra oportunidad perdida. La esperada Sentencia sobre “el baremo” ha defraudado a quienes esperábamos de ella una remoción de los contados errores de una atrevida y rompedora reforma, la de 1995, que tenía mucho más de bueno. En lugar de contribuir

a la depuración de un novedoso sistema indemnizatorio sin precedentes, el Tribunal Constitucional ha mantenido en él la mayor parte de esos errores, porque el número de casos a los que afecta la Sentencia es realmente reducido: sólo las indemnizaciones por día de baja en las que se aprecie CULPA EXCLUSIVA del causante. En un escenario de riesgo como el de la circulación, paradigma de los “accidentes bilaterales”, eso equivale a decir que las setenta páginas de razonamiento constitucional son fuegos artificiales con los que encubrir el hecho de que no se cambia prácticamente nada. De paso ¿se ha parado alguien a pensar el coste social y la litigiosidad que podría generar el paso del actual sistema de responsabilidad objetiva – salvo culpa exclusiva de la víctima y fuerza mayor- a uno en el que es necesario analizar el nivel de precaución para saber cómo se calculan los daños?

Una invitación. Nuestro Tribunal Constitucional ha acreditado sobradamente durante estos veinte años su capacidad para prever esas consecuencias, por eso parece más razonable, o cuando menos consuela, interpretar esta Sentencia como una invitación al inmediato planteamiento de nuevas cuestiones de constitucionalidad contra las Tablas II y IV por vulnerar el derecho a la tutela judicial efectiva –art. 24.1 CE- y la prohibición de la arbitrariedad –art. 9.3 CE-, como concreción del valor superior de la justicia del art. 1.1 de la Constitución. Constitución en la que, como bien dice su sumo intérprete, cabe un buen baremo de daños personales, sin que exista razón alguna para limitarlo al ámbito de la circulación. Por todo ello parece más congruente con lo sostenido en otros trabajos acerca de la conveniencia de “reformar la reforma”, quedarse con el “recado” que se le envía al legislador en el fundamento 17º, emplazándole que esta vez sí acuse recibo:

“Con independencia de todo lo anterior, es claro que el legislador, actuando en el ámbito de su legítima libertad de configuración normativa, puede establecer otro sistema de valoración para la reparación de las consecuencias patrimoniales causadas por los accidentes derivados del uso y circulación de vehículos a motor, conforme a criterios que no incidan en las vulneraciones constitucionales apreciadas en el apartado letra B) de la tabla V aquí enjuiciada”.