



### Fernando Muñoz Echeverría

presidente de Apcas (Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías)

info@apcas.es

# ¿Indemnizar directamente a los asegurados?

**De un tiempo a esta parte, alguna entidad aseguradora ha dejado de pagar la reparación sustituyéndola por indemnización directa al asegurado. Detrás de esto se esconde un ahorro de carácter fiscal, ya que así se ahorra el pago del IVA, que no es abonado al asegurado.**

**El principio del seguro español** es indemnizatorio y, por tanto, no hay una obligación de reparación del bien dañado, sino que dicha posibilidad es facultativa del asegurador, por lo que no hay un reparo legal a que se indemnice directamente al asegurado. En Europa, esta práctica es normal en Alemania, y menos habitual en países como Francia.

Si bien sólo son dos las entidades aseguradoras que eligen esta opción, es importante que analicemos con cierto detalle las consecuencias que a medio plazo podría acarrear la generalización de dicha práctica en el sector.

La primera medida que deberían tomar las redes de talleres de confianza -que con tanta dedicación han tejido las entidades aseguradoras durante estos años como un elemento fundamental de control de la calidad- es rechazar las condiciones económicas especiales que actualmente tienen pactadas y exigir mejores condiciones ante un menor volumen de trabajo.

**COBRAR Y NO REPARAR.** Desde el punto de vista del usuario, son varias las cuestiones que surgen. La primera, la tendencia ya comprobada, en los daños ocasionados a terceros, a cobrar la indemnización y no reparar, cuando se trata de daños menores o que afectan exclusivamente a la estética del vehículo. En



## La puesta en marcha de un sistema indemnizatorio puro requiere de algunos protocolos, como la inclusión de la función pericial

todo caso, fijémonos en que, en estos casos, no hay un profesional que dictamine que esos daños son efectivamente menores o puramente estéticos. Es el asegurado quien lo determina con su propio conocimiento o con su carencia del mismo.

Por otro lado, en caso de que el afectado decida reparar, se incrementa el riesgo de que se recurra a la reparación clandestina en negocios ilegales. Somos espectadores prácticamente todos los días de las noticias de detección de talleres pirata en toda la geografía española.

La puesta en marcha de un sistema indemnizatorio puro requiere de algunos protocolos y controles más que deseables. El primero de ellos sería la inclusión de la función pericial, lo que implica en cualquier caso la peritación antes de que el vehículo vaya al taller -vaya o no vaya finalmente al mismo- o, lo que es lo mismo, realizar la peritación en el domicilio del perjudicado.

Otro aspecto importante sería capacitar al perito para decidir el envío inmediato del vehículo al taller, en caso de que los daños puedan afectar a la seguridad vial. Sería posible en este caso plantear un protocolo con tres situaciones: daños leves a reparar a criterio del asegurado o perjudicado, daños leves con recomendación de reparación en un taller, y daños de obligada reparación en un taller.



*El papel del perito es esencial no sólo para valorar, sino para certificar que la reparación se ha realizado con garantía y calidad.*

**LA IMPORTANCIA DEL PERITO.** Desde Apcas siempre hemos defendido la actuación del perito, no sólo valorando, sino certificando que la reparación se ha realizado con los estándares de garantía y calidad necesarios. Esta es una de las principales diferencias con algunos de nuestros países vecinos. En ellos, el perito tiene la obligación y, por ende, la responsabilidad, de certificar el proceso de una reparación hasta su fin. El perito es, desde este punto de vista, un garante de la seguridad vial del vehículo.

Es un criterio defendido por Apcas y extendido por Europa que el perito debe determinar si el vehículo dañado supone o no un riesgo para la circulación y, por tanto, para todos los usuarios de la vía pública. ◀