

RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR

PASO A PASO

Guía práctica sobre la responsabilidad civil
generada por accidentes de circulación

6.ª EDICIÓN 2025

Incluye formularios
y casos prácticos



RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR

Guía práctica sobre la responsabilidad civil
generada por accidentes de circulación

6.ª EDICIÓN 2025

**Obra realizada por el Departamento de
Documentación de Iberley**

COLEX 2025

Copyright © 2025

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (arts. 270 y sigs. del Código Penal). El Centro Español de Derechos Reprográficos (www.cedro.org) garantiza el respeto de los citados derechos.

Editorial Colex S.L. vela por la exactitud de los textos legales publicados. No obstante, advierte que la única normativa oficial se encuentra publicada en el BOE o Boletín Oficial correspondiente, siendo esta la única legalmente válida, y declinando cualquier responsabilidad por daños que puedan causarse debido a inexactitudes e incorrecciones en los mismos.

Editorial Colex S.L. habilitará a través de la web www.colex.es un servicio online para acceder a las eventuales correcciones de erratas de cualquier libro perteneciente a nuestra editorial.

© Editorial Colex, S.L.

Calle Costa Rica, número 5, 3º B (local comercial)

A Coruña, C.P. 15004

info@colex.es

www.colex.es

I.S.B.N.: 979-13-7011-141-0

Dépósito legal: C 775-2025

SUMARIO

1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR	11
1.1. Responsabilidad civil del conductor del vehículo	16
1.2. Responsabilidad civil del propietario no conductor	19
1.3. Pluralidad de responsabilidades	21
2. ASEGURAMIENTO DE RESPONSABILIDADES: SUSCRIPCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVIL	29
2.1. Delimitación cuantitativa de la cobertura del seguro obligatorio	35
2.2. Ámbito territorial y material de la cobertura del seguro obligatorio . . .	37
3. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO Y DEL PERJUDICADO	41
3.1. La declaración amistosa de accidente	45
3.2. Facultad de repetición	47
4. EL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS	49
5. PROCEDIMIENTO PARA LA RECLAMACIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN: LA RECLAMACIÓN PREVIA	55
5.1. La respuesta de la entidad aseguradora	58
5.2. El procedimiento de mediación en caso de controversia	63
5.3. Los intereses de demora	64
5.4. Reclamación en vía judicial	67
5.4.1. El procedimiento de ejecución	70
5.4.2. Reforma del Código Penal en las reclamaciones en materia de accidentes de circulación	73
6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL BAREMO DE TRÁFICO	77
7. CRITERIOS PARA DETERMINAR LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS A LAS PERSONAS	81
7.1. Indemnización por muerte	87
7.1.1. Perjuicio personal básico en caso de muerte	88

SUMARIO

7.1.2. Perjuicio personal particular en caso de muerte	91
7.1.3. Perjuicio patrimonial en caso de muerte.	95
7.2. Indemnización por secuelas	100
7.2.1. Perjuicio personal básico en caso de secuelas	101
7.2.2. Perjuicio personal particular en caso de secuelas	107
7.2.3. Perjuicio patrimonial en caso de secuelas	112
7.3. Indemnización por lesiones temporales	121
8. DAÑOS MATERIALES	129
9. DAÑOS MORALES	133
10. EL INFORME PERICIAL MÉDICO Y LA OBLIGACIÓN DE INCORPORARLO A LA DEMANDA.	139

ANEXO I.

CASOS PRÁCTICOS

Caso práctico Indemnizaciones por perjuicio personal básico por accidente de circulación	149
Caso práctico Indemnización por perjuicio patrimonial en caso de fallecimiento	151
Caso práctico Cálculo de lucro cesante derivado de accidente de circulación	153
Caso práctico Plazo de prescripción de la acción directa contra la compañía aseguradora por accidente de tráfico cuando constan dos altas médicas	155
Caso práctico Posibilidad de presentar demanda en proceso derivado de accidente de circulación sin aportar informe pericial médico	157
Caso práctico Indemnización de los daños derivados de un accidente de tráfico provocados por un vehículo robado	159
Caso práctico Víctima menor de 14 años causante del accidente de circulación	161
Caso práctico Indemnización en caso de secuelas. Cálculo del perjuicio personal básico.	163
Caso práctico Indemnización en caso de secuelas. Cálculo del lucro cesante	165
Caso práctico Valoración de los daños materiales tras un accidente de circulación	167
Caso práctico Indemnización por perjuicio personal particular en caso de fallecimiento	169
Caso práctico Indemnización en caso de secuelas: cálculo del perjuicio personal particular	171
Caso práctico Culpa exclusiva de la víctima. Responsabilidad civil.	173

SUMARIO

Caso práctico Indemnización en caso de lesiones temporales. Cálculo del perjuicio personal básico, del perjuicio personal particular y de los perjuicios de carácter patrimonial.	175
Caso práctico ¿Puede excluirse la responsabilidad cuando el accidente se produce por encontrarse un exceso de barro en la carretera?	177

ANEXO II.

FORMULARIOS

Escrito de alegaciones en procedimiento sancionador por circular sin el seguro obligatorio	181
Demanda de juicio ordinario en ejercicio de acción de repetición por aseguradora tras accidente de tráfico	185
Demanda de juicio ordinario en reclamación de cantidad contra el Consorcio de Compensación de Seguros	191
Escrito de reclamación extrajudicial a la compañía aseguradora por accidente de tráfico.	195
Escrito de oposición a la cuantía consignada como indemnización por la aseguradora	197
Demanda de juicio verbal por accidente de circulación ajustada al nuevo baremo introducido por la Ley 35/2015.	199
Demanda de juicio verbal por accidente de circulación realizada por acompañante contra las dos compañías aseguradoras implicadas	209
Demanda de contestación a reconvencción tras demanda por atropello	217
Demanda de reclamación de cantidad por atropello.	221
Escrito del perjudicado por lesiones en accidente de circulación solicitando declaración de responsabilidad civil directa aseguradora	229
Demanda de juicio verbal en accidente de circulación (sin abogado ni procurador).	231
Escrito de solicitud auto de cuantía máxima	235
Demanda ejecutiva de auto de cuantía máxima (modelo I)	237
Demanda ejecutiva de auto de máxima cuantía (modelo II).	241
Escrito de impugnación de informe médico forense	247
Demanda de juicio ordinario por accidente de circulación	249
Demanda reclamación de cantidad tras accidente de tráfico.	257
Demanda de juicio ordinario en reclamación de cantidad por lesiones temporales sin secuelas.	263

1.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR

Introducción a la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor

Sin duda, no podemos negar la cantidad masiva de vehículos a motor que nos rodean en la actualidad. Este incremento en el uso de vehículos motorizados también implica unas consecuencias derivadas del riesgo creado por estos. Nuestro ordenamiento jurídico, a través de la responsabilidad civil que aquí analizaremos, trata, en esencia, de proteger a las víctimas y perjudicados tras un accidente de circulación.

La responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor cuenta con un amplio abanico normativo, siendo la norma esencial el **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** (en adelante, LRCSCVM).

Mención aparte merece la **Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que modificó el citado texto normativo, esto es la LRCSCVM**. Este nuevo sistema para la valoración de los daños ocasionados con motivo de la circulación **se aplica solo a los siniestros acaecidos desde el 1 de enero de 2016**, coincidiendo con su entrada en vigor.

Como se verá en los apartados siguientes, esta modificación hecha en la LRCSCVM conlleva innumerables cambios tanto en el procedimiento de reclamación de los daños y perjuicios tras un accidente de tráfico, como evidentemente, en el sistema de valoración del daño corporal.

Asimismo, en desarrollo de la LRCSCVM, encontramos el **Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor**.

Como se define en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, se entiende, a efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este

reglamento, por **hechos de la circulación**, los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Respecto al concepto de «**circulación de vehículos**» (hechos de la circulación) destacamos tres sentencias, una de ellas dictada por el Tribunal Supremo, **sentencia n.º 556/2015, de 19 de octubre, ECLI:ES:TS:2015:4284**, por la que el TS confirma la indemnización por parte de la aseguradora de los daños causados por el **vehículo que se encontraba estacionado y origina el incendio**. La **parada o estacionamiento** relacionados con los períodos de descanso del conductor **están integrados dentro del concepto hecho de la circulación con cobertura del seguro obligatorio**.

«(...) resulta razonable concluir que **el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo**.

En el mismo sentido y en interpretación flexible de lo que se considera “hecho de la circulación”, debemos citar la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Tercera, de 4-9-2014, que declara: “debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de ‘circulación de vehículos’ que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar”.

De esta doctrina ya iniciada en la sentencia de esta Sala de 2 de diciembre de 2008 y ratificada recientemente en la de 1 de julio de 2015, rec. 484 de 2013, se deduce que la parada o estacionamiento relacionados con los períodos de descanso del conductor están integrados dentro del concepto “hecho de la circulación”, por lo que procede desestimar el recurso interpuesto».

La segunda de las sentencias fue la dictada por el **Tribunal de Justicia de la Unión Europea n.º C-100/18, de 20 de junio 2019, ECLI:EU:C:2019:517**, sobre el caso de un **vehículo que llevaba más de 24 horas estacionado en un garaje privado de un inmueble, que arde provocando un incendio, cuyo origen está en el circuito eléctrico, y que causa daños en el inmueble**. Afirma el TJUE que este hecho está comprendido en el concepto de «circulación de vehículos» de la Directiva relativa al seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles.

El TJUE resuelve varias cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal Supremo al tener dudas acerca de la interpretación del concepto de «circulación de vehículos» recogido en la citada directiva.

Los hechos fueron los siguientes:

En agosto de 2013, un vehículo que llevaba más de 24 horas estacionado en el garaje privado de un inmueble comenzó a arder, causando daños. El

incendio se originó en el circuito eléctrico del vehículo. El propietario del vehículo tenía concertado un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con Línea Directa Aseguradora, S.A. («Línea Directa»).

El inmueble estaba asegurado con Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros («Segurcaixa»), que abonó a la sociedad propietaria del inmueble una indemnización de 44.704,34 euros por los daños causados en este por el incendio del vehículo.

En marzo de 2014, Segurcaixa interpuso demanda contra Línea Directa para que fuese condenada a reembolsarle la indemnización que había abonado, por considerar que el siniestro había tenido su origen en un hecho de la circulación cubierto por el seguro de responsabilidad civil del vehículo. La demanda de Segurcaixa fue desestimada en primera instancia, pero, en apelación, se condenó a Línea Directa a abonarle el importe solicitado, al considerar el tribunal de apelación que constituye «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español, «el incendio de un vehículo estacionado de forma no permanente por su propietario en una plaza de garaje, cuando la combustión obedezca a causas intrínsecas al vehículo sin que concurra la interferencia del acto de un tercero».

Línea Directa interpuso recurso de casación contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo, que plantea las cuestiones prejudiciales que resuelve el TJUE.

Para el TJUE según su jurisprudencia, el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la directiva no se limita a las situaciones de circulación vial y que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual, concretamente toda utilización del vehículo como medio de transporte.

Por un lado, el hecho que el vehículo que se haya visto implicado en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no descarta, por sí solo, que la utilización del vehículo en ese momento pueda estar comprendida en su función de medio de transporte. Por otro lado, ninguna disposición de la Directiva limita el alcance de la obligación de seguro y de la protección que esta obligación pretende conferir a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles a los casos de utilización de estos vehículos en determinados terrenos o en determinadas vías.

El Tribunal de Justicia deduce de ello que el alcance del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido de la Directiva, no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo ni, en particular, del hecho de que esté inmovilizado en un aparcamiento en el momento de producirse el accidente. En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia considera que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte.

En consecuencia, el vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

En este caso, el Tribunal de Justicia considera que el estacionamiento de un vehículo en un garaje privado constituye una utilización conforme a la función de medio de transporte. El hecho de que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado en el garaje no desvirtúa esta conclusión, ya que el estacionamiento de un vehículo presupone su inmovilización, en ocasiones durante un período prolongado, hasta el siguiente desplazamiento.

Por lo que respecta a la circunstancia de que el siniestro fue resultado de un incendio originado en el circuito eléctrico del vehículo, el Tribunal de Justicia estima que, puesto que el vehículo causante del siniestro encaja en la definición de «vehículo» recogida en la directiva, no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho lesivo ni determinar las funciones que desempeña esta pieza.

Siguiendo con la senda marcada por el TJUE en la mencionada sentencia de junio de 2019, el Tribunal Supremo a través de su Sala de lo Civil, dicta el 17 de diciembre de 2019, una sentencia en la que aplica la jurisprudencia marcada por el TJUE (sentencia del Tribunal Supremo n.º 674/2019, de 17 de diciembre, ECLI:ES:TS:2019:3983).

El Tribunal Supremo resuelve un recurso de casación planteado sobre si, a efectos de la cobertura del seguro obligatorio de vehículos, constituye un hecho de la circulación el incendio de un turismo estacionado en un garaje privado.

En el caso resuelto por la sentencia, un vehículo estacionado en un garaje privado, en el que se encontraba sin circular desde hacía más de veinticuatro horas, sufrió un incendio que se originó en su circuito eléctrico y causó daños al inmueble. La aseguradora del inmueble, que se hizo cargo de los daños, reclamó luego a la compañía con la que el propietario del vehículo tenía concertado el seguro obligatorio.

La Sala Primera planteó una cuestión prejudicial sobre la interpretación de la Directiva 2009/103, que fue resuelta por el TJUE en su **sentencia n.º C-100/18, de 20 de junio 2019, ECLI:EU:C:2019:517**, citada en párrafos anteriores. En dicha sentencia, el TJUE **consideró que la interpretación debía guiarse por el objetivo de proteger a las víctimas de accidentes**, que ha sido perseguido y reforzado de modo constante por el legislador de la Unión Europea.

En este sentido, entendió que **el estacionamiento y el período de inmovilización de un vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte** y que no era relevante identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el incendio ni determinar las funciones que desempeña esta pieza.

Finalmente, resolvió que la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» una situación como la de este litigio, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

«El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al

seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio». (**Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea n.º C-100/18, de 20 de junio de 2019, ECLI:EU:C:2019:517**).

La Sala **resuelve el recurso aplicando la jurisprudencia del TJUE** y, en consecuencia, como la sentencia recurrida había condenado a la aseguradora del vehículo a indemnizar los daños ocasionados en la vivienda en la que se encontraba estacionado, desestima el recurso de casación.

Sin embargo, **no se entenderán hechos de la circulación** (según lo previsto en el artículo 2 del RD 1507/2008, de 12 de septiembre):

- Los derivados de la **celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto** o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial.
- Los derivados de la **realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello**, salvo que estos vehículos se desplacen por garajes y aparcamientos, o por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, siempre y cuando no estuvieren realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.
- Los **desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos tales como los recintos de puertos o aeropuertos**.
- La **utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes**. En todo caso, sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.
- **Procesos logísticos de distribución de vehículos, tareas de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía**, salvo el transporte que se efectúe por garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

CUESTIÓN

«A» y «B» están durmiendo en un camión estacionado en la calle. «B» se despierta, abre la puerta del camión y se cae «a plomo» a la calle, provocándole tal caída múltiples lesiones. ¿La caída de «B» desde el camión se puede considerar un hecho de la circulación?

No, y así lo establece el Tribunal Supremo en su **sentencia n.º 328/2020, de 22 de junio, ECLI:ES:TS:2020:2009**, que considera que, en este caso, y pese a la amplitud con la que la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la doctrina del TJUE han venido interpretando los conceptos de «hecho de la circulación» y «circulación de vehículos», la caída de «B» desde el camión se produjo por su propia actuación.

Por lo que, las lesiones de «B» no se produjeron por el riesgo vinculado a la circulación del camión y que, por tanto, ni por aplicación del Real Decreto-Ley 8/2004, de 29 de octubre, ni por aplicación de la doctrina de la responsabilidad por riesgo, se podría declarar la responsabilidad ni de «A» ni de «B».

Así, a este respecto, la mencionada sentencia señala: «Tampoco se pueden aceptar los argumentos del recurrente cuando explica que la sentencia recurrida infringe la aplicación jurisprudencial de la responsabilidad por riesgo que exige una inversión de la carga de la prueba. La sentencia ha considerado probado cómo tuvo lugar caída, sin que al hablar de culpa de la víctima contenga un reproche a quien sufre sus lamentables consecuencias, sino que da razón de cual fue la causa del evento dañoso. Esta manera de proceder tampoco es contraria a la doctrina de la sala, pues cuando se valora que la conducta de la víctima es causa exclusiva del resultado, la jurisprudencia rechaza que nadie deba indemnizarle (SSTS 16 diciembre 1994, 9 marzo 1995, 21 junio 1996, 13 febrero 1997, 17 octubre 2001, 24 abril 2003, 17 junio 2006, 23 octubre 2012, 31 enero 2012, entre otras)».

1.1. Responsabilidad civil del conductor del vehículo

¿En qué consiste la responsabilidad civil del conductor del vehículo?

La responsabilidad civil del conductor es, según la RAE, la clase de responsabilidad civil atribuida al conductor de vehículos a motor, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, por los daños causados a las personas o a los bienes con motivo de la circulación.

De acuerdo con lo expuesto en el **artículo 1.1 de la LRCSCVM**:

«El conductor de un vehículo a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación».

Si bien, la responsabilidad civil **no constituye un sistema de «aseguramiento universal»** que permita a todos a quienes han sufrido un daño obtener una compensación independientemente del origen del mismo. En concreto, la concurrencia de culpa de la víctima excluye la obligación de responder también en los casos en que la ley haya configurado la responsabilidad como objetiva (**sentencia del Tribunal Supremo n.º 851/2005, de 14 de noviembre, ECLI:ES:TS:2005:6933**).

Debemos diferenciar dos regímenes de responsabilidad distintos según se trate de **daños personales o de daños materiales**.

|| Daños personales por responsabilidad del conductor del vehículo

Son los daños causados a las personas como consecuencia de un accidente de tráfico, se incluyen los daños causados a los conductores, pasajeros e incluso a los peatones.

Asimismo, dentro de los daños personales podemos incluir tanto los daños físicos como los daños psíquicos, es decir, cualquier tipo de daño que afecte al estado de salud de las personas. En la indemnización por daños personales se incluirán los siguientes conceptos:

- Muerte.
- Lesiones permanentes o secuelas.
- Los días de baja laboral.
- Gastos sanitarios.

En lo que se refiere a los **daños a las personas**, nos encontramos ante un sistema de **responsabilidad objetiva**. El conductor solo quedará exonerado de responsabilidad si prueba que **los daños fueron causados por la culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo**. En este sentido, no tendrán la consideración de supuestos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos, así lo declara la **sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona n.º 25/2025, de 16 de enero, ECLI:ES:APB:2025:328**, cuando dice:

«Los daños derivados de accidentes de circulación de vehículos de motor tienen una distinta consideración legislativa y jurisprudencial en cuanto a la forma de la apreciación de la responsabilidad civil del agente causante de los mismo. Así, en cuanto a las lesiones corporales, la responsabilidad del causante tiene naturaleza cuasi objetiva, según proclama el art. 1.1 párrafo segundo de la LSRCVM al establecer una responsabilidad por el resultado dañoso causado, salvo que la parte productora de las lesiones acredite la concurrencia de culpa o negligencia exclusiva del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo, sin que se conceptúen como supuestos de fuerza mayor, los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos».

RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VEHÍCULOS A MOTOR

PASO A PASO

El uso de vehículos a motor implica importantes consecuencias derivadas del riesgo creado por estos. Nuestro ordenamiento jurídico articula normas cuya finalidad es, en esencial, la protección de las víctimas y perjudicados tras un accidente de circulación. A través de esta guía, analizaremos la normativa y resoluciones judiciales existentes en el seno de la responsabilidad civil que se genera cuando se produce un siniestro.

Asimismo y, toda vez que la obtención de una justa indemnización dependerá de una correcta valoración de los daños y perjuicios causados, atendiendo para ello al comúnmente conocido como «baremo de tráfico», analizamos de forma detallada las diferentes tablas graduales obrantes en el anexo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, haciendo explícita mención a las actualizaciones que habremos de tener en cuenta para aquellos casos que se nos planteen a lo largo de este año 2025.

Se combina la explicación de los criterios para la determinación de la indemnización con la resolución de cuestiones prácticas para facilitar un conocimiento eminentemente práctico de la materia, acompañando una selección de los formularios aplicables y actualizados a la reforma operada por la LO 1/2025, de 2 de enero, así como de casos prácticos.



PVP 20,00 €

ISBN: 979-13-7011-141-0

