



**Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.**

## INDICE DE CONTENIDOS:

- Análisis
- Resumen
- Comentario
- Opiniones de actualidad
- Más información

## “MODIFICA DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO DE VEHICULOS”

Se incorpora al **Área de Seguridad Pública y Vial** de DAPP

A la publicación online SEGURIDAD PÚBLICA Y VIAL   en los Nodos de:  
*TRAFICO*  
*Responsabilidad Civil y Seguro de vehículos por carretera*

Análisis:

### MODIFICA:

**El texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.**

**Protección de datos personales**

**Disposiciones generales**

**Sistemas comunes de información**

**ANEXO AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**

**ANEXO: Tablas de INDEMNIZACIONES**

### RESUMEN:

Este extenso texto expone de manera detallada la reforma del régimen jurídico español sobre el seguro de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor, en cumplimiento con la transposición de la Directiva (UE) 2021/2118. Dicha reforma parte de la necesidad de adaptar la normativa española a los cambios introducidos por esta nueva Directiva, que a su vez modifica la Directiva 2009/103/CE. El objetivo principal es reforzar la protección de las víctimas de accidentes, armonizar el seguro obligatorio entre los Estados miembros y mejorar la eficiencia y seguridad jurídica del sistema.

Entre los aspectos centrales está la ampliación del concepto de “vehículo a motor”, eliminando el requisito de autorización administrativa previa para que un vehículo quede sujeto al seguro obligatorio. Con ello, se extiende la obligación de aseguramiento a más tipos de vehículos, incluidos ciclomotores clasificados por normativa europea o bicicletas con motor auxiliar que puedan superar los 45 km/h. También se contempla la creación de un nuevo seguro obligatorio para los vehículos personales ligeros, que aunque no tienen consideración de vehículos a motor, están implicados en la nueva movilidad urbana.

La norma establece un régimen transitorio para los vehículos que hasta ahora no estaban obligados a suscribir un seguro, concediéndoles un plazo de seis meses para adaptarse, durante el cual las víctimas seguirán protegidas mediante la cobertura del Consorcio de Compensación de Seguros.

Otro eje fundamental es la mejora del sistema de valoración de daños a las personas en accidentes, tomando como base el informe razonado elaborado por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración. Se introducen ajustes tanto en el procedimiento de reclamación como en las cuantías indemnizatorias, incorporando criterios más justos y transparentes (por ejemplo, sustituir el IRP por el IPC en la actualización de importes) y prestando especial atención a colectivos tradicionalmente invisibilizados, como las personas dedicadas a tareas del hogar.

Además, se incorpora un nuevo título específico sobre protección de datos personales con el fin de otorgar seguridad jurídica respecto al tratamiento de la información derivada de los seguros y los controles automatizados. También se extiende la obligación de control del aseguramiento a vehículos matriculados en otros países de la UE, sin vulnerar el principio de libre circulación.

Otro elemento destacable es la previsión de indemnización en los casos en que el seguro del vehículo causante del daño esté cubierto por una entidad aseguradora en insolvencia, sea española o de otro Estado del Espacio Económico Europeo, fortaleciendo así el papel del Consorcio de Compensación de Seguros y de OFESAUTO como garantes subsidiarios.

Asimismo, la ley incluye una reforma de la Ley 20/2015 sobre entidades aseguradoras, incorporando mecanismos de evaluación continua de la idoneidad de sus dirigentes, así como planes preventivos de recuperación ante situaciones de deterioro financiero, en sintonía con los estándares internacionales de solvencia.

Por último, se introducen disposiciones adicionales que regulan el seguro para vehículos de transporte público, medidas para garantizar la estabilidad del seguro en el sector del taxi, un régimen fiscal específico en el IRPF para indemnizaciones del Consorcio, y otras reformas técnicas y fiscales complementarias. La ley ha seguido todos los principios de buena regulación, incluyendo necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, eficiencia y transparencia, y ha sido tramitada conforme a los procedimientos legalmente establecidos para la legislación estatal.

En definitiva, la reforma supone una modernización integral del régimen jurídico del seguro obligatorio de vehículos en España, adaptándolo a las exigencias comunitarias, reforzando la equidad en la protección de víctimas y la solvencia del sistema asegurador, y dotándolo de mayor claridad normativa y eficacia operativa.

## **COMENTARIO**

# **Propuesta para una Guía Técnica Interpretativa de la Responsabilidad civil en los accidentes de tráfico**

Dada la complejidad técnica, la variedad de operadores implicados y el alcance transfronterizo de muchas de las disposiciones introducidas por la **Ley 5/2025**, resulta **urgente y necesario** que el sector asegurador, la administración y los actores jurídicos cuenten con una **Guía Técnica Interpretativa** que ofrezca **criterios comunes de aplicación, respuestas a problemas prácticos y directrices operativas coordinadas**.

Esta guía debería ser promovida por la **Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP)**, en colaboración con:

- **El Consorcio de Compensación de Seguros**
- **La Dirección General de Tráfico (DGT)**
- **El Consejo General del Poder Judicial (CGPJ)**
- **El Consejo General de los Colegios de Mediadores de Seguros**
- **UNESPA y asociaciones representativas del sector asegurador**
- **La Fiscalía General del Estado**
- **Organizaciones de defensa de consumidores y víctimas de tráfico**

## **Propuesta de estructura y contenidos mínimos de la Guía Técnica Interpretativa**

### **1. Introducción general**

- Finalidad, naturaleza no normativa y alcance de la guía.
- Principios rectores: seguridad jurídica, protección del perjudicado, interpretación conforme a la normativa europea.

### **2. Interpretación del nuevo concepto de "vehículo" (art. 1 TRLRCSCVM)**

- Supuestos incluidos y excluidos.
- Criterios técnicos: autopropulsión, uso habitual, ámbito privado.
- Casos ilustrativos: maquinaria agrícola, vehículos industriales, patinetes eléctricos, carritos logísticos.

### **3. Ámbito de aplicación territorial y material del seguro obligatorio**

- Supuestos de circulación real, potencial o estacionamiento.
- Interpretación de los "recintos de uso privado".
- Interacción con seguros voluntarios o combinados.

### **4. Criterios técnicos para la aplicación del nuevo baremo indemnizatorio**

- Cómo aplicar las actualizaciones automáticas.
- Casuística sobre lucro cesante, asistencia futura y daño moral.
- Ejemplos prácticos de cálculo de indemnización conforme al nuevo sistema.

### **5. Actuación del Fondo de Garantía del Seguro (FGS)**

- Procedimientos abreviados de activación del FGS.
- Documentación exigible y plazos.
- Casos de insolvencia transfronteriza: coordinación con fondos de otros Estados.
- Supuestos de repetición y acción de regreso.

### **6. Registro nacional de contratos de seguro de automóviles**

- Estructura, funcionamiento y acceso.
- Derechos del perjudicado: cómo consultar la existencia del seguro.
- Obligaciones de las aseguradoras: plazos, cargas informáticas, seguridad de datos.

### **7. Obligaciones reforzadas de los mediadores y distribuidores**

- Contenido mínimo de la información precontractual.
- Consecuencias del incumplimiento.
- Modelos normalizados de comunicación con clientes.

### **8. Procedimientos de reclamación transfronteriza**

- Representantes de siniestros: localización y funciones.
- Normas sobre acceso a la información (art. 26 Directiva 2009/103/CE).
- Mecanismos de cooperación internacional.

### **9. Régimen transitorio**

- Adaptación de contratos vigentes: cuándo y cómo se aplica la reforma.
- Derechos del tomador y efectos en renovaciones.
- Tramitación de siniestros pendientes a la fecha de entrada en vigor.

### **10. Preguntas frecuentes y modelos orientativos**

- Respuestas prácticas a dudas comunes.
- Formularios sugeridos: reclamación al FGS, solicitud de información, declaración de accidente.
- Casos prácticos resueltos.

### **11. Anexos técnicos**

- Comparativas normativas (antes/después de la reforma).
- Jurisprudencia clave comentada.
- Glosario de términos aseguradores y jurídicos.

Esta guía tendría un **valor técnico-operativo inmediato**, y debería ser objeto de **actualización anual**, especialmente tras las primeras resoluciones judiciales relevantes y tras la evaluación que realice la **Comisión Europea** sobre la aplicación nacional de la Directiva. Se recomienda también su **disponibilidad pública gratuita** en formato digital interactivo y su integración en las plataformas institucionales de la DGSFP, el CGPJ y el Consorcio, así como en los portales de mediadores y colegios profesionales.

La aprobación de la **Ley 5/2025, de 24 de julio**, supone un **cambio de paradigma normativo y técnico** en el régimen jurídico del seguro obligatorio de automóviles. Si bien la norma ha sido elaborada con un notable nivel de calidad legislativa, su complejidad, su conexión directa con el Derecho europeo y su impacto transversal sobre aseguradoras, tomadores, perjudicados, jueces, fondos de garantía y administraciones públicas exige, **para su plena eficacia**, la elaboración de una **Guía Técnica Interpretativa sectorial**, clara, operativa y ampliamente consensuada.

La propuesta de contenidos planteada en este comentario aspira a servir de **base estructural para dicha Guía**, con el propósito de:

- Unificar criterios técnicos e interpretativos entre todos los operadores del sector.
- Reducir la litigiosidad derivada de la aplicación desigual o incompleta del nuevo marco legal.
- Facilitar la implementación práctica de los nuevos sistemas de gestión, como el **registro central de seguros** y los mecanismos de **reclamación transfronteriza**.
- Fortalecer la seguridad jurídica y la previsibilidad tanto para las entidades aseguradoras como para las víctimas.
- Actuar como **herramienta formativa y de consulta** para mediadores, jueces, abogados y responsables públicos.

Dicha guía debería tener un carácter **oficial, pero no normativo**, ser aprobada mediante **resolución de la DGSFP** y estar **permanentemente disponible en formato digital interactivo**, con actualizaciones periódicas a medida que se consolide la jurisprudencia y se desarrollen los reglamentos correspondientes.

Asimismo, sería deseable que se promovieran, en paralelo a su publicación, **acciones de difusión y formación técnica especializada**, organizadas conjuntamente por:

- El **Ministerio de Economía, Comercio y Empresa**.
- El **Consorcio de Compensación de Seguros**.
- Las asociaciones sectoriales representativas (UNESPA, ADECOSE, AUNNA, etc.).
- El **Consejo General del Poder Judicial**, a través de sus escuelas judiciales y fiscales.
- Las organizaciones de defensa de consumidores y víctimas de accidentes de tráfico.

En definitiva, una **Guía Técnica Interpretativa de aplicación de la Ley 5/2025** no solo contribuiría a garantizar su correcta ejecución, sino que **consolidaría un modelo más transparente, equitativo y eficiente de aseguramiento de la movilidad motorizada**, plenamente alineado con los principios del Derecho europeo y con los intereses legítimos de las personas afectadas por siniestros viales.

Su redacción y publicación no debe ser entendida como una mera opción interpretativa, sino como una **pieza estructural indispensable del nuevo sistema jurídico del seguro obligatorio de automóviles**.

## Modificaciones en normativa de Responsabilidad

### ¿Protege la Ley 5/2025 más a las víctimas o a las aseguradoras? Un debate sobre el equilibrio entre derechos y negocio

La reciente Ley 5/2025, de 24 de julio, ha reformado dos pilares normativos clave del sistema español de seguros de automóviles: el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (TRLRCSVM) y la Ley 20/2015, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. Con un objetivo declarado de "actualizar el sistema a los nuevos retos de movilidad y reforzar la protección de las víctimas", la norma ha reabierto, sin embargo, un viejo debate: ¿hasta qué punto esta reforma protege realmente a los ciudadanos, y hasta qué punto blindada al sector asegurador? Un paso hacia adelante con letra pequeña.

Es cierto que la Ley introduce mejoras en aspectos sensibles. Por ejemplo, se incorpora con mayor precisión el daño psicológico de las víctimas, se adaptan los procedimientos para la valoración pericial del daño corporal y se introducen criterios actualizados para supuestos complejos como atropellos por vehículos de movilidad personal o sin conductor. También se refuerzan las obligaciones de información previa al contrato de seguro, en beneficio del asegurado.

Sin embargo, varios juristas y asociaciones de víctimas alertan: estas mejoras se diluyen en un entramado técnico que refuerza, de facto, el poder procesal y económico de las aseguradoras. La carga de la prueba, una batalla invisible.

Uno de los cambios más comentados es el refuerzo de los requisitos periciales para que la víctima pueda reclamar una indemnización. La Ley exige, en muchos casos, informes médicos específicos y detallados, cuya obtención puede resultar costosa o inaccesible sin asesoramiento legal. Así, si bien se pretende mejorar la objetividad y reducir la litigiosidad, se está trasladando al perjudicado la carga de iniciar un procedimiento más técnico, costoso y desigual.

En palabras de María Gutiérrez, abogada especializada en responsabilidad civil, "el nuevo modelo obliga a la víctima a actuar como si fuera parte de una empresa: reunir pruebas médicas, encargar peritajes, anticipar gastos... mientras la aseguradora dispone de medios, equipos médicos propios y abogados contratados de forma permanente".

¿Un nuevo blindaje económico a las aseguradoras?

La otra gran reforma introducida por la Ley 5/2025 tiene que ver con la solvencia financiera de las entidades aseguradoras, reforzando exigencias en materia de reservas técnicas y márgenes de cobertura, en línea con las directrices europeas (Solvencia II). En teoría, esto protege a los asegurados ante quiebras o impagos. En la práctica, muchos expertos temen que estas exigencias se traduzcan en pólizas más caras, coberturas más estrictas y mayor litigiosidad para no comprometer las cuentas de resultados. El reforzamiento del control financiero se interpreta, así, como una forma de preservar el equilibrio contable del sector a costa de poner más filtros al pago de indemnizaciones.

El Consorcio y la externalización de riesgos, otro elemento discutido es el papel creciente del Consorcio de Compensación de Seguros, que ahora asume nuevos supuestos en los que las aseguradoras pueden evitar responsabilidad directa: vehículos sin seguro, sin identificación, sin matrícula o con elementos automatizados. Aunque el Consorcio es una institución pública solvente, la pregunta es obvia: ¿no se está desplazando una responsabilidad privada hacia el Estado, socializando un riesgo que debería asumir el mercado asegurador?

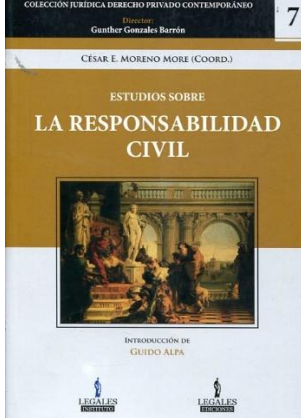
Según denuncia la Plataforma Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico (PEVAT), "el sistema se está reconfigurando para que la víctima se enfrente a una maraña administrativa, donde la aseguradora niega, el Consorcio revisa y el proceso se eterniza". Una reforma necesaria pero mal calibrada

Nadie discute que la movilidad ha cambiado, y con ella, el sistema de seguros debe adaptarse. Nuevos modelos de vehículo, nuevas formas de conducción, nuevas amenazas tecnológicas. Pero una ley pensada para el siglo XXI no puede hacerlo a costa de cargar aún más la responsabilidad sobre el más débil del sistema: el ciudadano víctima del daño. La Ley 5/2025 acierta al modernizar algunos procedimientos, pero falla al no garantizar un acceso real, ágil y equitativo a la indemnización, especialmente para víctimas sin recursos. El equilibrio entre sostenibilidad económica del seguro y justicia para el damnificado sigue siendo frágil, y esta reforma, lejos de zanjar el debate, lo ha intensificado.

Es tiempo de preguntarse: ¿queremos un modelo donde la eficiencia financiera de las aseguradoras prime sobre el principio de reparación integral del daño? ¿O una legislación que sitúe a la persona en el centro, sin que ello comprometa la viabilidad del sistema?

Las respuestas no son sencillas. Pero si algo enseña esta reforma es que el conflicto entre derechos y negocio sigue abierto. Y la víctima, una vez más, no siempre tiene las de ganar.

**MAS INFORMACION**

<p><b>Norma</b> Clave documento: <b>SEG050</b></p>	<p><b>Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 5/2007, de 13 de marzo, ambas de 2004, de las aseguradoras y reaseguradoras.</b> <b>Título resumen: RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO DE VEHÍCULO</b></p>
<p><b>Artículos de opinión recientes</b></p>	<p>“La obligación del propietario de un vehículo a motor de suscribir el seguro de responsabilidad civil derivado de la Ley 5/2025. Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 26 de abril de 2018 en el asunto prejudicial C-105/17. Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 26 de abril de 2018 en el asunto prejudicial C-105/17. del Consorcio de Compensación de Seguros, en ConsorSeguros Digital. Este artículo analiza las cuestiones clave del seguro obligatorio derivado de jurisprudencia europea, profundizando en las prácticas para España. <a href="http://dialnet.unirioja.es">dialnet.unirioja.es</a></p>
<p><b>Enlaces a Blogs</b></p>	<p><b>Blog de Derecho de Daños</b>, un blog personal especializado en responsabilidad civil y europea. Por ejemplo, en una de sus entradas se analiza la cuantificación del daño derivado de la Ley 5/2025.</p>
<p><b>Revistas digitales</b></p>	<p><b>Revista RC – Revista de Responsabilidad Civil y Seguro</b> Se trata de una publicación jurídica mensual dirigida principalmente a profesionales del Derecho de Daños y Seguro de circulación, así como artículos doctrinales elaborados por expertos del sector <a href="http://inese.es">inese.es</a>.</p>
<p><b>Publicaciones relacionadas</b></p>	
<p><b>Jurisprudencia del TS desde 2012</b></p>	<p><a href="http://www.dpp.es">http://www.dpp.es</a></p>

**TEXTO ORIGINAL**

El texto de estos Documentos, con los que puedan modificar o acompañar, se han incorporado a los contenidos ya existentes en el siguiente TÍTULO publicado y a su disposición:

