



# Caso práctico de aplicación de la siguiente Norma:

## Norma:

**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.

## Estructura:

- **Modificación del RDL 8/2004** (Responsabilidad civil y seguro obligatorio):
  - Concepto ampliado de **vehículo a motor**.
  - Nuevo régimen de **hechos de la circulación**.
  - Ajustes en el **sistema de aseguramiento obligatorio**.
  - Refuerzo de la **protección de las víctimas**.
  - Actualización del **Consortio de Compensación de Seguros**.
  - Adaptación del **baremo de daños personales**.
- **Modificación de la Ley 20/2015**:
  - Obligaciones reforzadas de **solvencia y control** de las aseguradoras.
  - Coordinación con el nuevo marco del seguro obligatorio.
  - Ajustes en supervisión prudencial y gestión de riesgos.

## Base legal aplicada

- **Ley 5/2025**, de 24 de julio.
- **RDL 8/2004**, de 29 de octubre (arts. 1, 2, 7 y concordantes).
- **Ley 20/2015**, de ordenación y supervisión de entidades aseguradoras.
- **Directiva (UE) 2021/2118**, sobre seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

## Clasificación

- **Área:** TRÁFICO, CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL



- **Subáreas:** Responsabilidad civil · Seguro obligatorio · Accidentes de tráfico · Daños personales · Consorcio de Compensación de Seguros

## Razón de la reforma

La Ley 5/2025 adapta el ordenamiento español a la **Directiva (UE) 2021/2118**, ampliando la protección de las víctimas frente a los nuevos riesgos derivados de:

- vehículos eléctricos y nuevas formas de movilidad,
- utilización de vehículos fuera de los esquemas tradicionales,
- insolvencias o inexistencia de aseguramiento,
- necesidad de reforzar la solvencia y control de las aseguradoras.

El objetivo es garantizar una **cobertura indemnizatoria efectiva**, homogénea y tecnológicamente neutra, reforzando la **seguridad jurídica** y la **protección del perjudicado**.

## Casuística:

### Análisis

#### STS 60/2023, de 23 de enero

- **Responsabilidad objetiva o por riesgo.** La responsabilidad derivada de la circulación de vehículos a motor se fundamenta en el **riesgo creado**, no en la culpa subjetiva del conductor.
- **Protección del perjudicado.** El sistema prioriza la **indemnidad de la víctima**, asegurando la reparación del daño con independencia de la discusión sobre la culpa.
- **Seguro obligatorio.** El seguro actúa como **instrumento de socialización del riesgo**, garantizando la cobertura frente a terceros salvo excepciones tasadas.
- **Excepciones limitadas.** Solo excluyen la responsabilidad la **culpa exclusiva de la víctima** o la **fuerza mayor extraña** a la conducción o funcionamiento del vehículo.
- **Proyección a la Ley 5/2025.** La ampliación del concepto de vehículo y de hecho de la circulación refuerza este enfoque objetivo y protector, extendiendo la cobertura a nuevas formas de movilidad y aseguramiento.



## Antecedentes de hecho

### **PRIMERO.– Objeto del proceso.**

Recurso de **casación civil** interpuesto contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial en un procedimiento de **reclamación de daños y perjuicios derivados de accidente de circulación**, en el que se discutía la **existencia de responsabilidad civil** y la aplicación del **seguro obligatorio** conforme al **RDL 8/2004**.

### **SEGUNDO.– Partes.**

Parte demandante: **perjudicado en accidente de tráfico**, peatón/conductor lesionado.

Parte demandada: **propietario y conductor del vehículo implicado** y su **entidad aseguradora**, que negaban o limitaban su responsabilidad.

### **TERCERO.– Hechos probados.**

Quedó acreditado que el vehículo causante del siniestro participó en un **hecho de la circulación**, produciendo daños personales al demandante, sin que concurriera fuerza mayor ni pudiera apreciarse de forma concluyente culpa exclusiva de la víctima.

### **CUARTO.– Controversia jurídica previa.**

Las resoluciones de instancia debatieron si la responsabilidad debía fundarse en la **culpa del conductor** o si resultaba aplicable el **régimen objetivo de responsabilidad por riesgo**, así como el alcance de la cobertura del **seguro obligatorio** frente al perjudicado.

### **QUINTO.– Motivos del recurso de casación.**

La parte recurrente alegó infracción del **RDL 8/2004**, sosteniendo que la sentencia recurrida había relativizado indebidamente el carácter **objetivo** de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

### **SEXTO.– Cuestiones controvertidas.**

La cuestión a resolver por el Tribunal Supremo se centró en determinar el **fundamento de la responsabilidad civil** en los accidentes de tráfico y el papel del **seguro obligatorio** como garantía de indemnización del perjudicado.

### **SÉPTIMO.– Decisión final.**

El Tribunal Supremo estimó el recurso de casación y fijó doctrina reafirmando el **carácter objetivo o por riesgo** de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

## Fundamentos de derecho

**PRIMERO.— Régimen jurídico aplicable.**

La responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor se rige por el **RDL 8/2004**, que configura un **sistema objetivo o por riesgo**, cuya finalidad es garantizar la **protección efectiva del perjudicado** frente a los daños causados en un hecho de la circulación.

**SEGUNDO.— Fundamento de la responsabilidad: el riesgo creado.**

El Tribunal Supremo recuerda que la conducción y utilización de un vehículo a motor genera un **riesgo específico** para terceros, lo que justifica que la responsabilidad no dependa de la acreditación de culpa, sino de la **mera producción del daño** en el ámbito de la circulación.

**TERCERO.— Papel del seguro obligatorio.**

El **seguro obligatorio** constituye un mecanismo de **socialización del riesgo**, destinado a asegurar que la víctima sea indemnizada con independencia de la solvencia del responsable. Frente al perjudicado, la cobertura opera con carácter preferente y protector.

**CUARTO.— Límites a la exoneración de responsabilidad.**

Solo excluyen la responsabilidad la **culpa exclusiva de la víctima** o la concurrencia de **fuerza mayor extraña** a la conducción o funcionamiento del vehículo. Estas causas deben ser **acreditadas de forma suficiente**, no presuntas.

**QUINTO.— Interpretación pro damnato.**

El régimen legal debe interpretarse conforme a su finalidad tuitiva, favoreciendo la **reparación íntegra del daño** sufrido por la víctima y evitando interpretaciones restrictivas que vacíen de contenido el sistema de responsabilidad objetiva.

**SEXTO.— Proyección a la Ley 5/2025.**

La doctrina reafirmada por el Tribunal Supremo se ve reforzada por la **Ley 5/2025**, que amplía el concepto de vehículo y de hecho de la circulación, consolidando un modelo de **responsabilidad objetiva y cobertura aseguradora amplia**, adaptado a las nuevas formas de movilidad.

## Fallo

**PRIMERO.**— Estimar el recurso de casación interpuesto y **revocar** la sentencia dictada por la Audiencia Provincial.

**SEGUNDO.**— Declarar que la **responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor** se rige por un **régimen objetivo o por riesgo**, sin necesidad de acreditar culpa del conductor, conforme al **RDL 8/2004**.



**TERCERO.**– Reconocer el **derecho del perjudicado a ser íntegramente indemnizado** por los daños sufridos en el accidente de circulación, con cargo al **seguro obligatorio** del vehículo causante, sin perjuicio de las excepciones legalmente previstas.

**CUARTO.**– Declarar que solo la **culpa exclusiva de la víctima** o la **fuerza mayor extraña** a la conducción o funcionamiento del vehículo pueden excluir dicha responsabilidad.

**QUINTO.**– Sin imposición de costas, atendida la naturaleza del recurso y la doctrina fijada.