



DEBERES SIN HACER

REFLEXIONES SOBRE LA LEY 5/2025 365 DÍAS
DESPUÉS DE SU ENTRADA EN VIGOR

Adolfo Campos Carballo

Director de Inade y de Fundación Inade



El 26 de julio se cumple un año de la entrada en vigor de la Ley 5/2025, de 24 de julio, cuyo primer objetivo era transponer la Directiva aprobada en 2021 por el Parlamento Europeo y el Consejo en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, así como el control de la obligación de asegurar dicha responsabilidad.

La aprobación de esta norma permitía adaptar dos conceptos esenciales a los recientes pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE): «vehículo a motor» y «hecho de circulación».

Otro de sus objetivos era establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para una nueva categoría de vehículos: los «vehículos personales ligeros».

El propósito parecía claro: todo vehículo debía contar con un seguro obligatorio que garantizase la responsabilidad derivada de un hecho de circulación. El espíritu de la norma era garantizar que toda víctima de un hecho de la circulación estuviese protegida, tanto frente a los daños personales como frente a los materiales.

Pero surgieron algunos matices:

a) Los vehículos que no alcancen una velocidad máxima de fabricación de 6 km/h no están obligados a disponer de un seguro obligatorio de automóviles. ¿Qué sucede entonces con los accidentes provocados por vehículos que no alcanzan esta velocidad?

b) En el caso de los «vehículos personales ligeros», solo están obligados a asegurarse aquellos que hayan sido adquiridos después del 22 de enero de 2024 y estén inscritos en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. ¿Qué sucede entonces con aquellos vehículos personales ligeros adquiridos antes de dicha fecha? ¿Y con aquellos que no pueden estar inscritos en el Registro?

Esto supone que un número importante de «vehículos personales ligeros» queda exento de suscribir el seguro obligatorio.

En este escenario, no todas las víctimas de un hecho causado por un vehículo están protegidas por un seguro obligatorio de automóviles.

Ya han transcurrido 365 días desde aquel 24 de julio en el que el Rey sancionó la Ley 5/2025. Un año después, el Gobierno tiene todavía en sus manos la aprobación de dos reglamentos:

1. Un nuevo reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de «vehículos a motor», que derogue el actual, aprobado en 2008 mediante el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.

Este nuevo reglamento debería dejar claro que la matrícula deja de ser una condición indispensable para el aseguramiento: los vehículos a motor para los que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y cuyo usuario tenga su domicilio en España deben estar asegurados.

2. Un reglamento que regule el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros que no estén incluidos en el concepto legal de «vehículo a motor».

La aprobación de estos reglamentos contribuiría a mejorar la movilidad y a garantizar una mayor protección para las víctimas. Para ello, el Gobierno no depende de las decisiones de otros grupos parlamentarios.

Confiamos en su buen hacer.