

# Novedades introducidas por la Ley 5/2025, de 24 de julio de modificación LRCSVM



# José Antonio Badillo Arias



**LUGAR DE CELEBRACIÓN**  
**Palacio de Congresos de Canarias**  
**Auditorio Alfredo Kraus**



# Sumario

**1**

**Vehículo a motor**

**2**

**Hecho de la circulación**

**3**

**Vehículos exceptuados del SOA**

**4**

**Las nuevas funciones del CCS**

**5**

**Los vehículos personales ligeros**

## 1. Vehículo a motor

Se entiende por vehículo a motor

- a)** Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con:
  - i. una **velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h**, o
  - ii. un **peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h**.
- b)** Todo remolque y semirremolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado.

No son vehículos a motor

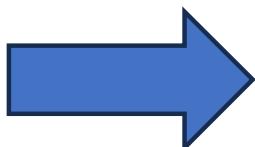
- a)** Los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias.
- b)** Las sillas de ruedas y otros vehículos motorizados específicos de apoyo a la movilidad de personas con movilidad reducida.

## 2. Hecho de la circulación

- A efectos de la responsabilidad civil derivada de los hechos de la circulación y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en esta ley, se entiende por hecho de la circulación **toda utilización de un vehículo a motor que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente**, con independencia de las características de éste, del terreno en el que se utilice el vehículo y de si está parado o en movimiento.

No son hechos  
de la  
circulación

- Los derivados de la utilización de vehículos en **eventos y actividades automovilísticos**.
- Los desplazamientos de vehículos a motor utilizados exclusivamente en determinadas **zonas de acceso restringido de puertos y aeropuertos**.
- La utilización de un vehículo a motor como **medio para causar deliberadamente daños** a las personas o en los bienes.



RC Circulación VS. RC Empresarial

## 2.1 Jurisprudencia del TJUE

- El concepto de «circulación de vehículos» que figura en la directiva no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, sino que **incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual**.
- El TJUE 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**

## 2.1 Jurisprudencia del TJUE



- **Distintas situaciones**
- Está parado y cargando la batería se quema el cable.
- Está parado y se incendia.
- Se dirige al trabajo.
- Se mueve dentro de la obra, la finca....
- **Está excavando, arando o barriendo. En unos casos parado y en otros en movimiento.**

- **Son vehículos a motor.** Tienen que tener el SOA.
- Función habitual vs. Función habitual como medio de transporte.
- “toda utilización de un vehículo a motor que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de éste, del terreno en el que se utilice el vehículo y de si está parado o en movimiento”.
- **No se excluyen actividades agrarias, empresariales.**

## 2.2 Jurisprudencia española

**La AP de Málaga en la sentencia n.º 309/2024, de 25 de abril (sentencia de las patatas),** ha determinando la responsabilidad del seguro ante un accidente de circulación provocado por la mercancía de un camión que se encontraba en la vía, al estimar que la **labor de traslado de la mercancía también debe considerarse como un «hecho de la circulación.**

**Hecho de la circulación.** Daños en vehículo al romperse el cabestrante del vehículo-grúa mientras izaba una furgoneta estacionada en la misma vía que el turismo dañado. La causa eficiente del siniestro fue la avería de uno de los dispositivos de la grúa. SAP Barcelona n. 2019/2025. Secc. 17<sup>a</sup> de 23 a abril de 2025.



### 3. Vehículos exceptuados de aseguramiento

- **Se exceptúan de la obligación de aseguramiento:**
  - a) Los vehículos que requieran autorización administrativa para circular pero que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico.
  - b) Los remolques y semirremolques que no excedan de 750 kilogramos de masa máxima autorizada.
  - c) Los **vehículos a motor durante su fabricación y transporte como mercancía**. Para estos vehículos, en tanto sean mercancía, debe existir un seguro, aval o garantía financiera equivalente que cubra la responsabilidad civil por los daños que puedan causar dichas mercancías, conforme a los límites mínimos que el artículo 9 de la Directiva 2009/103/CE.

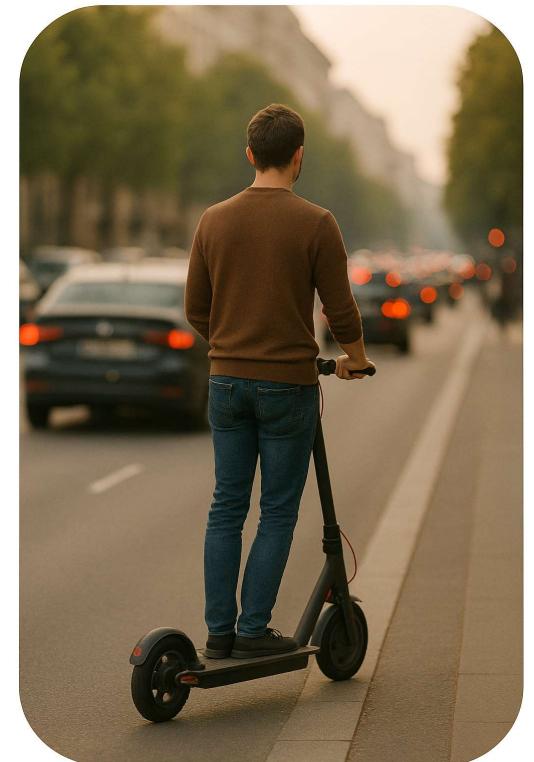
## 4. Nuevas funciones del CCS

- **Nuevo concepto de vehículo a motor:** vehículos sin autorización administrativa para circular. Art. 1 bis
- **Vehículos no asegurados. Art. 11.1:**
  - Vehículos dados de baja.
  - Vehículos que circulen en zonas restringidas puertos y aeropuertos.
  - Pruebas deportivas automovilísticas.
- **Hechos deliberados** ocasionados por vehículos a motor. Art. 11.1 g).
- **Entidades en liquidación.** Art. 11.1 f).
- Si el siniestro en un Estado distinto a España y la entidad está en liquidación, se reclamará a OFESAUTO. Art. 27.1 c).



## 5. Los vehículos personales ligeros

- La directiva no los considera vehículos a motor.
- En la actualidad, no están dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM.
- La ley crea el seguro obligatorio de rc para vehículos personales ligeros (VPL), que puedan circular por:
  - i) contar con un certificado de circulación,
  - ii) estar inscritos en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y
  - iii) ostentar una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado o, en su caso, matrícula.



## 5. Los vehículos personales ligeros

- **Se definen** como vehículos que **circulan por suelo** mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg., o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km por hora, si su peso es superior a 25 kg. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.
- **Se excluyen** de esta definición:
  - a) **los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las fuerzas Armadas,**
  - b) **los vehículos motorizados o elementos de apoyo a la movilidad y autonomía personal** que son destinados exclusivamente para ser utilizados por personas con discapacidad o con movilidad reducida,
  - c) **los ciclos o las bicicletas de pedales con pedaleo asistido** equipadas con un motor eléctrico auxiliar de potencia nominal continua inferior o igual a 250 w, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

## 5. Los vehículos personales ligeros

- A efectos de la **responsabilidad civil** derivada de los hechos de la circulación y de la **cobertura del seguro obligatorio** creado en el apartado 1, se entiende por **hecho de la circulación** toda utilización de un vehículo personal ligero que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de éste, del terreno en el que se utilice el vehículo y de si está parado o en movimiento.
- Los VPL que circulen por el territorio nacional, estarán **sujetos al régimen de responsabilidad civil y seguro de la LRCSCVM y del Reglamento del SOA**, con las particularidades siguientes:
  - a) Las sanciones serán un tercio de las establecidas en el artículo 3.1.c).
  - b) El ámbito territorial del seguro obligatorio será España.
  - c) Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán los de la directiva.
  - d) No serán de aplicación los convenios de indemnización directa de daños materiales suscritos entre entidades aseguradoras.
  - e) **Se podrá repetir**, además de los supuestos del art. 10, contra aquellos usuarios que hubieran manipulado las características técnicas del vehículo.

## 5. Los vehículos personales ligeros

f) La intervención del CCS, en relación a los apartados 1,3,4,5 y 6 del art. 11 LRCSCVM, se circunscribirá solo a los daños personales que se ocasionen por VPL.

Reglamentariamente el Gobierno podrá extender estas funciones a la cobertura de daños materiales, y a los daños causados por la circulación de VPL utilizados sin cumplir los requisitos legales para circular, sin perjuicio del ejercicio de su derecho de recobro de los importes indemnizados.

El CCS podrá asumir la contratación de la cobertura de los **riesgos no aceptados por las entidades aseguradoras** de los VPL.

- Reglamentariamente el Consejo de Ministros regulará el **registro público de VPL de la DGT** y los medios de identificación obligatorios que permitan su individualización. Esta regulación deberá entrar en vigor antes del 2 de enero de 2026.
- Se encomienda a la **Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración**, la emisión, de un informe razonado que contenga una propuesta de desarrollo reglamentario del seguro obligatorio establecido en el apartado 1.

## 5. Los vehículos personales ligeros

- La maquinaria de uso industrial y la destinada a obras y servicios solo estará sujeta a la obligación de contar con el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros previsto en el apartado 1 si cuenta con un certificado de circulación, está inscrita en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y ostenta una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado o, en su caso, matrícula.



**Muchas gracias por su atención**