



## Evolución y valoración del daño moral en accidentes de circulación en España: doctrina, jurisprudencia y novedades de la Ley 5/2025



jpcastillo.ceo@  
quantumbabylon.org

Autores: Hinarejos Olcina, A<sup>1</sup>., Aleixandre Díez, A.<sup>2</sup>, Ruíz Mira, M.<sup>3</sup>, Ferrer Gómez, M.C.<sup>4</sup> y Castillo Cubillo, J.P.<sup>5</sup>

<sup>1,3</sup>Medicos residentes especialidad Medicina legal y Forense IMLCFV

<sup>2</sup>Medico Forense del IMLCFV

<sup>4</sup> Médico Forense. Jefe Servicio Clínica IMLCFV y Criminóloga

<sup>5</sup> Criminólogo especialista en Ciberseguridad. Sociólogo.

### Historia del artículo:

Recibido: 01/04/26

Corregido: 01/04/26

Aceptado: 02/04/26

Publicado: 02/04/26

### Contribución de

#### Autoría:

**Autor 1:** Hinarejos Olcina, A.:

Conceptualización, metodología y redacción.

**Autor 2:** Aleixandre Díez, A.:

Conceptualización, metodología y redacción

**Autor 3:** Ruíz Mira, M. Conceptualización, metodología y redacción.

### Resumen

El presente trabajo analiza el daño moral derivado de los accidentes de tráfico en el ordenamiento jurídico español desde una perspectiva integral, atendiendo a su evolución normativa, fundamentación doctrinal, valoración médico-forense y tratamiento jurisprudencial. Se examinan de forma específica las recientes modificaciones introducidas por la Ley 5/2025, que inciden de manera directa en la acreditación del daño, su cuantificación económica y la protección de víctimas y herederos, así como en la actualización del sistema de baremación indemnizatoria. El estudio incorpora tablas explicativas y ejemplos prácticos orientados a clarificar los criterios de valoración del daño moral, con el objetivo de ofrecer un enfoque sistemático que combine el análisis jurídico con la práctica forense.

**Palabras clave:** daño moral, accidentes de tráfico, baremo indemnizatorio, responsabilidad civil, valoración del daño personal, jurisprudencia, Ley 5/2025.

### Abstract

This essay provides a comprehensive analysis of moral damage in traffic accidents in Spain, including historical evolution, doctrinal foundation, forensic assessment, and case law. Special attention is given to the updates introduced by Law 5/2025, enhancing accreditation, quantification, and protection of victims and heirs. Explanatory tables of the updated compensation scale are included, along with criteria for evidence and



**Autor 4:** Ferrer  
Gómez, M.C. Análisis,  
redacción, y revisión

**Autor 5:** Castillo  
Cubillo, J.P.  
Conceptualización,  
metodología y  
redacción.

**Conflicto intereses:**  
Los autores declaran  
no tener ningún tipo  
de conflicto de  
intereses.

**Fuentes de  
financiación:**  
Los autores declaran  
la ausencia de  
financiación

practical examples illustrating moral damage assessment, offering an integrated legal and forensic perspective.

**Keywords:** moral damage, traffic accidents, compensation scale, civil liability, personal injury assessment, case law, Law 5/2025.

## Introducción

El daño moral (“el precio del dolor”) constituye una de las manifestaciones más complejas del perjuicio personal en el ámbito de los accidentes de tráfico, en la medida en que afecta de forma directa a la esfera psíquica sobre todo emocional, y relacional de la persona lesionada. A diferencia de los daños materiales o corporales, su naturaleza inmaterial dificulta tanto su constatación objetiva como su traducción en términos indemnizatorios, lo que ha generado históricamente debates doctrinales y soluciones jurisprudenciales diversas.

Ante estas dificultades, los tribunales han ido estableciendo criterios progresivamente más precisos para su reconocimiento, exigiendo que el sufrimiento alegado se encuentre suficientemente acreditado y guarde una relación causal directa con el accidente. De forma paralela, la doctrina ha destacado la necesidad de integrar la valoración jurídica con la evaluación médico-forense, entendiéndose que solo mediante la aportación de elementos objetivos -informes clínicos, periciales o documentación complementaria- puede dotarse de consistencia probatoria al daño moral.

La introducción de sistemas legales de baremación a partir de su esbozo en la Orden Ministerial de 5 de marzo de 1991 se inicia con la Ley 30/1995, seguida de Ley 34/2003 de modificación y adaptación de la legislación de seguros privados para alinearla con la normativa comunitaria, y del RD Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Posteriormente, la reforma integral operada por la Ley 35/2015, supuso un avance relevante hacia una mayor homogeneidad en la cuantificación del daño personal, incluyendo expresamente el componente moral del perjuicio. Estos instrumentos normativos han permitido reducir la dispersión indemnizatoria, aunque sin eliminar por completo la necesidad de valoración individualizada.

En este contexto, la Ley 5/2025 introduce modificaciones significativas que refuerzan los mecanismos de acreditación, actualización económica y protección de los perjudicados y sus herederos. Resulta, por tanto, pertinente analizar el alcance práctico de estas novedades y su incidencia en la valoración del daño moral desde una perspectiva jurídica y médico-forense.



**Cómo citar este artículo:** Hinarejos Olcina, A., Aleixandre Diez, A., Ruíz Mira, M. y Ferrer Gómez, M.C. Castillo Cubillo, J.P. (2026). Evolución y valoración del daño moral en accidentes de circulación en España: doctrina, jurisprudencia y novedades de la Ley 5/2025

## **Evolución histórica y conceptual del daño moral**

Desde un punto de vista sistemático, el ordenamiento civil español contempla la obligación de reparar los daños derivados de un comportamiento ilícito dentro del régimen general de la responsabilidad civil, sin ofrecer una definición cerrada del daño moral. Esta indeterminación ha permitido que su contenido se configure de manera progresiva a través de la jurisprudencia y de la legislación especial, particularmente en materia de daños personales.

Un hito relevante en esta evolución fue la aprobación de la Ley 30/1995, que introdujo un sistema normativo específico para la valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación. Dicho sistema incorporó tablas indemnizatorias que incluían el sufrimiento moral asociado a la lesión, la incapacidad o el fallecimiento, junto con factores correctores destinados a modular la indemnización en función de circunstancias personales y familiares.

No obstante, la experiencia acumulada puso de manifiesto la necesidad de una reforma más profunda, que se materializó con la Ley 35/2015. Se marcó como finalidad, lograr la total indemnización de los daños y perjuicios. En dicho sentido, estableció nuevos perjudicados y conceptos resarcitorios. Supuso sin duda, una mejora manifiesta del sistema vigente hasta entonces.

La principal novedad fue la introducción de un nuevo Título IV con 112 artículos, agrupados en dos capítulos. Mientras el primer capítulo contempla las disposiciones generales y definiciones, en el segundo constan las reglas para la valoración del daño corporal con tres secciones, que se ocupa respectivamente, de las indemnizaciones por causa de muerte, por secuelas y por lesiones temporales. En cada uno de estos supuestos se distingue entre el “perjuicio personal básico”, los “perjuicios particulares” y el llamado “perjuicio patrimonial”.

En resumen, esta norma reorganizó de manera sistemática el baremo indemnizatorio, diferenció entre perjuicio personal básico, particular y patrimonial, y estableció reglas interpretativas orientadas a una aplicación más homogénea, coherente y transparente del sistema.

Sobre esta base normativa consolidada se proyectan las modificaciones introducidas por la Ley 5/2025, que no alteran la arquitectura esencial del modelo, pero refuerzan aspectos clave relacionados con la acreditación del daño moral, la actualización de las cuantías y la protección de los familiares y herederos. La evolución legislativa refleja así una progresiva atención a la complejidad del perjuicio moral y a la necesidad de garantizar su reparación efectiva.



### **Doctrina jurídica y médico-forense sobre el daño moral**

En el ámbito doctrinal, se reconoce que para que el daño moral sea indemnizable debe cumplirse, en primer lugar, la existencia de un hecho dañoso; en segundo lugar, que exista una relación causal directa entre dicho hecho y el sufrimiento experimentado; y, en tercer lugar, que la afectación psíquica sea objetivamente demostrable mediante evidencia médica, pericial o documental (Domínguez Martínez, 2024).

Así, la doctrina subraya la importancia de la integración de criterios jurídicos y médico-forenses para garantizar la adecuada valoración del daño moral.

Desde la perspectiva pericial forense en accidentes de circulación, corresponde al perito médico determinar la existencia y gravedad de las secuelas psíquicas y físicas, elaborar informes periciales que permitan traducir el sufrimiento subjetivo en parámetros indemnizatorios y aportar evidencia que respalde la cuantificación objetiva del daño moral.

En este sentido, la actuación del médico forense se convierte en un pilar esencial, dado que su evaluación permite a los tribunales determinar la correspondencia entre el perjuicio emocional y la indemnización establecida en el baremo.

### **Valoración del daño moral en la jurisprudencia española**

La configuración del daño moral como categoría indemnizable en el derecho español ha sido el resultado de una construcción jurisprudencial progresiva y no exenta de dificultades. Desde pronunciamientos tempranos, el Tribunal Supremo reconoció la posibilidad de resarcir los perjuicios de naturaleza inmaterial de forma autónoma, diferenciándolos de los daños patrimoniales.

En la jurisprudencia más reciente, el reconocimiento del daño moral se encuentra estrechamente vinculado a la exigencia de prueba suficiente, especialmente en el ámbito de los accidentes de tráfico. Podemos entender como componente pericial del daño moral, la repercusión que se produce en la esfera psicofísica (los sentimientos, sufrimientos, angustia u otros) que reducen el nivel de bienestar. El baremo legal actúa como instrumento normativo de aplicación obligatoria, pero su utilización no excluye la necesidad de valorar las circunstancias concretas del caso ni de motivar adecuadamente la indemnización reconocida.

Los tribunales han afirmado que el daño moral puede concurrir incluso en ausencia de secuelas físicas permanentes, siempre que se acredite la existencia de un sufrimiento psíquico relevante y causalmente relacionado con el accidente. Asimismo, se ha reiterado que la cuantificación no puede limitarse a una aplicación mecánica de las tablas, sino que debe responder a una valoración individualizada y razonada.



La Ley 5/2025 refuerza esta orientación al subrayar la importancia de una evaluación clínica detallada del daño moral y al otorgar mayor protagonismo a la prueba pericial médico-forense, recordando que la estandarización indemnizatoria no puede sustituir a la motivación exigida por el principio de tutela judicial efectiva.

### **Novedades de la Ley 5/2025 aplicadas al daño moral**

La Ley 5/2025 introduce modificaciones relevantes que inciden directamente en la valoración y acreditación del daño moral. Entre ellas destaca la mejora del procedimiento de oferta y respuesta motivada, así como la posibilidad de acudir a los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IMLCF) cuando existan discrepancias entre las partes, y con cargo a la entidad aseguradora, siempre que no hubiese intervenido previamente tras el ejercicio de acciones judiciales.

El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses encargado de realizar el informe, solicitará a la aseguradora que aporte los medios de prueba de los que disponga, entregando copia del informe pericial a ambas partes.

Asimismo, la norma garantiza el acceso gratuito de las víctimas a atestados, informes médicos y documentación relevante, reforzando la disponibilidad de medios probatorios para acreditar el sufrimiento moral. En el ámbito económico, la actualización de las cuantías indemnizatorias mediante el índice de precios al consumo contribuye a preservar el valor real de la indemnización.

Seguidamente, queremos resaltar algunas concretas modificaciones introducidas por esta Ley que consideramos de interés. En primer lugar, el artículo 110, añade el perjuicio sexual del cónyuge o pareja estable. Pretende compensar la alteración sustancial en su vida sexual o reproductiva causado por la secuela del lesionado, y se cuantifica mediante una horquilla indemnizatoria.

En segundo lugar, la modificación del apartado 2 del artículo 102, viene aclarar que el estado vegetativo permanente y las tetraplejias más severas, constituyen un grado de perjuicio estético importantísimo.

En tercer lugar, se amplía la indemnización por daños morales complementarios por perjuicio estético, al disminuir la puntuación mínima de la secuela a treinta y un puntos (antes era a partir de treinta y seis puntos), para reconocimiento de este daño moral.

En cuarto lugar, se modifica el artículo 108 referente a los grados del perjuicio moral por pérdida de calidad de vida las secuelas. Se otorga una nueva redacción al apartado 5 correspondiente al perjuicio leve, que queda redactado de la siguiente manera “5. *El perjuicio leve es aquel en el que la víctima pierde la posibilidad de llevar a cabo actividad o actividades específicas de su desarrollo personal. El perjuicio moral por la limitación o pérdida parcial de la actividad laboral o profesional que se venía*



*ejerciendo se considera perjuicio leve con independencia del número de puntos que se otorguen a las secuelas. En los demás casos, cuando se produzcan secuelas de seis o menos puntos se presume que no existe pérdida de calidad de vida, salvo que el perjudicado la acredite”.*

Finalmente, la modificación del apartado 3 del artículo 36, amplía de seis a doce meses el resarcimiento por los gastos de tratamiento médico y psicológico de las alteraciones psíquicas causadas por el accidente, a los familiares (comprendidos en las categorías de perjudicados reconocidos en esta ley) de víctimas fallecidas y de grandes lesionados.

La ley refuerza igualmente la protección de los herederos en los supuestos de fallecimiento de la víctima antes de la fijación de la indemnización, reconociendo de forma expresa el daño moral sufrido por los familiares. Estas medidas se complementan con el reconocimiento de la libertad de elección de centro sanitario y con la introducción de tablas simplificadas en determinados supuestos de especial gravedad.

### **Discusión**

La Ley 5/2025 viene a mejorar el funcionamiento de las Directivas Europeas en la materia, a través de modificaciones concretas de la legislación vigente en dicho momento en España, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos a motor. Para ello, amplía el concepto de “vehículo a motor” y “hecho de la circulación” a los efectos del seguro obligatorio en nuestro ordenamiento jurídico, partiéndose de la facultad otorgada a los estados miembros de extender la obligación de aseguramiento a otros vehículos que participan crecientemente en la circulación para atender las nuevas necesidades sociales de movilidad. También mejora significativamente el sistema de protección de los terceros perjudicados por el accidente de circulación, al incorporar las recomendaciones del Informe Razonado publicado por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración. Y, por último, crea un nuevo título (título V) dedicado a la protección de datos personales.

Las reformas introducidas por la Ley 5/2025 suponen un avance significativo en la consolidación de la reparación integral del daño moral en los accidentes de circulación, al reforzar tanto los mecanismos de acreditación como los criterios de cuantificación económica.

La potenciación del papel del médico forense y la mejora del acceso a la documentación probatoria contribuyen a una valoración más completa y objetiva del perjuicio psíquico y moral. Evidentemente, persisten discrepancias periciales al aplicar el baremo en casos concretos, y sentencias apeladas.

No obstante, persisten desafíos derivados de la propia naturaleza inmaterial del daño moral. La aplicación excesivamente rígida del baremo puede conducir a soluciones estandarizadas que no reflejen adecuadamente la



singularidad del sufrimiento de cada víctima, lo que hace necesario mantener un margen razonable de individualización.

La jurisprudencia ha insistido en la obligación de motivar de forma expresa la indemnización reconocida, especialmente cuando se aprecian factores agravantes o cuando el daño moral se reconoce en ausencia de lesiones físicas. La efectividad de las reformas dependerá, en última instancia, de la calidad de la prueba pericial, de la formación especializada de los operadores jurídicos y de la correcta integración de los criterios médicos, jurídicos y económicos.

### **Conclusiones**

El daño moral constituye un elemento central del perjuicio personal en los accidentes de circulación, al incidir directamente en la salud de las víctimas, entendida como el estado de completo bienestar físico, mental y social (OMS 1948).

La jurisprudencia española ha consolidado criterios que reconocen su autonomía, exigen prueba objetiva y permiten su apreciación incluso en ausencia de daño físico directo.

La Ley 5/2025 refuerza la acreditación, cuantificación y protección del daño moral, consolidando un modelo orientado a la reparación integral y a la tutela efectiva de los derechos de las víctimas y sus herederos. No obstante, el equilibrio entre seguridad jurídica e individualización del daño continúa siendo el principal reto del sistema.

### **Referencias**

Domínguez Martínez, P. (2024). *Criterios de cuantificación del daño moral al margen del baremo circulatorio en el caso de delitos dolosos*. Revista CESCO, 52.

Ley 5/2025, de 24 de julio, de modificación del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*.

BOE. (1995). *Ley 30/1995, de 8 de noviembre, sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*.

Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del régimen de valoración de daños en accidentes de circulación.

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.

Tribunal Supremo, Sala 2ª, STS 953/2021, 2 de diciembre.

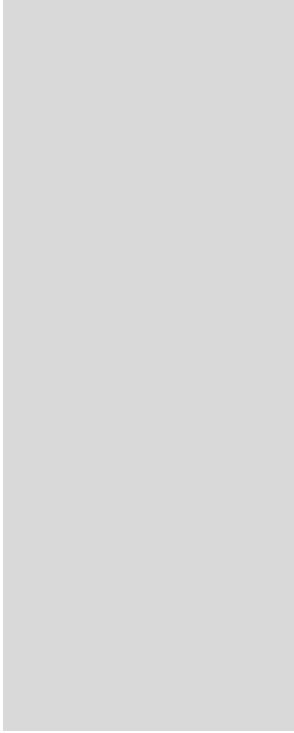
Audiencia Provincial de Navarra, Sección 3, SAP NA 2018/2025, de 12 de noviembre de 2025.

Audiencia Provincial de Bilbao, Sección 5ª, SAP BI 2592/2025, de 2 de noviembre de 2025.



**ACTUM FORENSE**  
**IN DUBIO PRO SCIENTIA**  
ISSN 3101-4631

**Vol. 2 · Núm. 1 · Año 2026**



Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sala de lo Social, STSJ AND  
1739/2025, de 6 de noviembre de 2025.