

RocaJunyent Informa

Departamento Derecho Procesal
28 de julio de 2025



Cambios clave en la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

En fecha 25 de julio de 2025 se ha publicado en el BOE Núm. 178 la **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.**, que ha entrado en vigor el lunes día 28 de julio de 2025.

Uno de los cambios sustanciales que supone esta ley es la extensión de los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, para dar una mayor protección a las víctimas de los accidentes de tráfico.

En efecto, su publicación supone la ampliación del **concepto de «vehículo a motor»** a los efectos del seguro obligatorio en nuestro ordenamiento jurídico, eliminando la restricción que limitaba el concepto de vehículo a motor a aquellos con autorización administrativa para circular. A partir de la entrada en vigor de la ley, vehículo a motor será aquel que supere los 25km/hora; tendrá además que llevar una placa, como cualquier otro vehículo, y disponer de un seguro obligatorio. También puede ser vehículo a

motor el que supere los 14km/h y pese más de 25 kg. A este respecto es importante tener en cuenta que, para los vehículos que antes de la entrada en vigor de la ley no tenían la consideración de vehículos a motor y que ahora pasan a serlo, se establece un período transitorio de **seis meses** para suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor (**Disposición Transitoria**).

La ley crea en su **Disposición Adicional Primera** un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los **vehículos personales ligeros**, no incluidos dentro del concepto legal de «*vehículo a motor*» (**patinetes eléctricos** y bicicletas con asistencia al pedaleo, así como maquinaria de uso industrial). En la citada Disposición Adicional se indica que aquellos vehículos que estén por debajo de esos requisitos de velocidad son **vehículos personales ligeros**. La Comisión de Seguimiento del Baremo de Automóviles hará una propuesta de Reglamento para este tipo de vehículos en el plazo de seis meses. Por tanto, el citado Reglamento **no entrará en vigor hasta el día 2 de enero del 2026**.

Otra novedad importante es la que atañe a los **supuestos de protección al perjudicado en un accidente de circulación**, cuando no es posible recurrir al mecanismo del seguro obligatorio. Hasta ahora, la norma contemplaba la indemnización de daños y perjuicios en los casos en los que el vehículo causante del accidente circulara ilegalmente, sin estar asegurado, o no pudiera identificarse, sin referencia alguna a los supuestos en los que el vehículo responsable del accidente sí está asegurado, pero en una entidad aseguradora que es insolvente y se encuentra en liquidación, circunstancia ésta que, a partir de la reforma pasa, también, a tener cobertura.

De tal forma, el **Consorcio de Compensación de Seguros** pasa a asumir la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados por los accidentes originados por un vehículo asegurado en una entidad aseguradora desde el momento en que la misma esté incurso en un **procedimiento concursal o de liquidación por insolvencia**. A estos efectos, la entidad aseguradora incurso en un procedimiento concursal o de liquidación informará al organismo de indemnización competente cuando indemnice o rechace su responsabilidad en relación con las reclamaciones recibidas.

En cuanto a los aspectos procedimentales, la ley incorpora propuestas de Informe Razonado en relación con el procedimiento de **oferta y respuesta motivada** previsto en el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, con la finalidad de darle mayor transparencia y agilidad, en aras a incrementar la resolución extrajudicial de las solicitudes de indemnización y conseguir una mejor protección de las víctimas.

Tras la reforma, **el informe pericial médico definitivo debe aportarse a la oferta motivada**, no siendo posible aportarlo posteriormente en la vía judicial (art. 7.3 c)).

Por lo que atañe a los **MASC**, una vez presentada la oferta o la respuesta motivada, en caso de disconformidad, o transcurrido el plazo para su emisión, el perjudicado podrá, bien acudir a uno de los medios adecuados de solución de controversias en vía no jurisdiccional en los términos del artículo 14 para intentar solventar la controversia,

bien acudir a la vía jurisdiccional oportuna para la reclamación de los daños y perjuicios correspondientes. **No se admitirán a trámite**, de conformidad con el artículo 403 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, las demandas a las que no se acompañen los documentos que acrediten la oferta o respuesta motivada, si se hubiese emitido por el asegurador o, en caso de no haberse emitido, la reclamación previa al asegurador, que no requerirá cuantificación.

La ley recoge la posibilidad de que las víctimas puedan acudir al **Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses** en los supuestos de **respuestas motivadas basadas en la inexistencia de lesiones derivadas del accidente** (hasta ahora, sólo podía solicitarse valoración de las lesiones al Instituto de Medicina Legal en caso de disponer de oferta motivada). También, **el deber de facilitar a las víctimas gratuitamente** y de modo accesible copia de los **atestados e informes** sobre las circunstancias del accidente, incluso cuando lo hayan remitido a la autoridad judicial competente. Por otra parte, pero no menos importante, el **deber de comunicar la denuncia penal y su valor como reclamación previa**, a los efectos del artículo 7.1 del texto refundido de la ley.

Otra novedad de relevancia es la referente al reconocimiento expreso de la **libertad de elección de centro sanitario por parte del lesionado**, con derecho a ser posteriormente reembolsado por la aseguradora del vehículo responsable del accidente por el importe justificado de la asistencia hospitalaria que estuviera médicamente fundada en atención a las lesiones sufridas, sin que ello impida a las entidades aseguradoras y centros sanitarios continuar concertando convenios para asistir a los lesionados de tráfico.

Por lo que se refiere a las mejoras del Baremo, **se ven incrementadas las indemnizaciones** en casos como los siguientes:

- Incremento de horas en las **ayudas a las víctimas por tercera persona** (por ejemplo, para las personas que hayan quedado en estado vegetativo, sin movilidad o conectadas a un respirador automático, las horas suben de 16 a 24, cubriéndose el día completo. O para las personas que hayan sufrido daño de globo ocular y hayan podido quedarse ciegas, se duplica el número de horas de ayuda, pasando de 5-6 a 10-12 horas diarias).
- Mejora de las indemnizaciones para aquellos lesionados de **más de 45 años** con secuelas con pérdida de calidad de vida compatible con una **incapacidad permanente total**, que al no tener incapacidad permanente absoluta pudieran trabajar, pero cuya reincorporación al mercado laboral deviene difícil, o para los lesionados **menores de treinta años** que no han accedido al mercado laboral.
- Respecto a las personas que se dedican a **tareas no retribuidas del hogar**, se crea una tabla específica que mejora las indemnizaciones y su protección si son víctimas de un accidente de tráfico.

Aclarándose que también deben gozar de **exención a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas** todas las indemnizaciones pagadas por daños a las personas derivados de hechos de la circulación, en el caso de que sean abonadas por el **Consortio de Compensación de Seguros**.