

5.3 Novedades normativas que afectan a la especialidad de Seguridad Vial

En este ejercicio 2025, hemos asistido a una profusa producción normativa en nuestra materia. Nos referimos seguidamente a las normas más relevantes de entre las promulgadas este año, sin perjuicio de citar asimismo otras disposiciones de carácter reglamentario, como el RD 465/2025, de 10 de junio, *por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico*, el nuevo Reglamento General de Carreteras aprobado por RD 899/2025, de 9 de octubre, y la Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, de modificación del Reglamento General de Vehículos.

5.3.1 LA LEY 5/2025, DE 24 DE JULIO, DE MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR (LRCSCVM) Y CREACIÓN DEL NUEVO SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS PERSONALES LIGEROS

Es obligado hacer mención a esta ley por su relevancia para la actuación de la Unidad, en la medida en que la citada disposición legal introduce diversas modificaciones en el texto refundido de la LRCSCVM y, con ello, en las reglas aplicables para el cálculo y determinación de las indemnizaciones que corresponden a las víctimas de los siniestros viales.

Esas modificaciones traen causa, en algunos casos, de la necesidad de dar debida transposición a la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, *por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad* (en adelante, Directiva 2021/2118). Ese es el caso, por ejemplo, de la nueva definición, a los efectos del seguro obligatorio, de los conceptos de vehículo a motor y de hecho de la circulación, cuyo respectivo ámbito es ampliado de forma relevante.

En otros casos, las modificaciones introducidas vienen a dar aplicación y carta de naturaleza legal a las recomendaciones formuladas por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración en el informe razonado que fue dado a conocer el 23 de julio de 2020, en cumplimiento de lo previsto en la Disposición Adicional Primera de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, *de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en acci-*

dentes de circulación. En dicho informe se detallaban hasta cincuenta recomendaciones en las que existía absoluta unanimidad y que, en su práctica totalidad, han tenido efectivo reflejo en la Ley 5/2025.

Si bien, como es obvio, la exposición exhaustiva de sus contenidos excede del ámbito propio de esta Memoria, no pueden dejar de resaltar los más relevantes. Así, en primer lugar, incorpora una clara mejora de las indemnizaciones por lucro cesante en el caso de víctimas con dedicación exclusiva a tareas del hogar, con el propósito de evitar toda posible discriminación indirecta por razón de sexo, creando unas tablas indemnizatorias de aplicación específica en fallecimiento y secuelas y eliminando en las lesiones temporales la limitación a una mensualidad de SMI en caso de curación sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos.

De igual modo, se introducen nuevos perjuicios personales particulares para el caso de fallecimiento de dos o más familiares (no ya solo de ambos progenitores), así como por la afectación de la vida sexual de los cónyuges y parejas de grandes lesionados, y se incrementa la indemnización por perjuicio personal en caso de pérdida de feto a causa del accidente cuando tiene lugar transcurridas las 32 semanas de gestación. Al tiempo que se permite el reconocimiento del perjuicio moral por pérdida de calidad de vida incluso en el caso de secuelas que no excedan de seis puntos.

También merecen destacarse otras modificaciones que, si bien no están directamente relacionadas con la concreta cuantificación de las indemnizaciones, conllevan una clara mejora de la salvaguarda de los derechos de las víctimas. En este sentido, cabe hacer referencia a la atribución a la Comisión de Seguimiento de la elaboración de las Bases Técnicas Actuariales, al reconocimiento del derecho a la entrega gratuita de una copia del atestado o informe equivalente, a la exigencia de que los informes médicos periciales que fundamenten la oferta o respuesta motivada de la aseguradora se acompañen con esta (so pena de no poder ser aportados luego en el ulterior proceso judicial), así como a la cobertura por el Consorcio de Compensación de Seguros de los daños causados a *las personas y en los bienes (...) por un vehículo a motor utilizado como medio para causar deliberadamente estos daños*. Todas estas modificaciones merecen una valoración claramente positiva por su clara contribución a la mejor realización del principio de reparación íntegra y a la debida salvaguarda de los derechos de las víctimas.

La Ley 5/2025 también introduce, en su disposición adicional primera, un nuevo y específico régimen de aseguramiento obligatorio para los denominados vehículos personales ligeros. Se trata de un

concepto legal de nueva definición que comprende, como regla general, a todos aquellos vehículos que circulen por el suelo mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, con una velocidad máxima de fabricación que esté comprendida en 6 y 25 km/h (o entre 6 y 14 km/h si su peso es superior a 25 kg) y que, por tanto, incluye a los denominados VMP.

Para hacer efectiva la aplicación de este nuevo régimen de aseguramiento (aplicable a partir del 2 de enero de 2026), el Gobierno ha aprobado también el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, que *modifica el Reglamento General de Vehículos*, definiendo dichos vehículos personales ligeros como una categoría de VMP y regulando su registro administrativo, así como los requisitos técnicos y medios de identificación de los VMP para poder circular, a saber, el certificado de circulación, la etiqueta identificativa y la placa de marcaje de fabricante (sin perjuicio de ciertos regímenes transitorios en su aplicación).

Al mismo tiempo, la Ley 5/2025 encomendó a la Comisión de Seguimiento la elaboración de un informe razonado que contuviera una propuesta de desarrollo reglamentario de este nuevo seguro obligatorio, que se ha dado a conocer el pasado 11 de diciembre de 2025. Tal y como en él se refleja y se relató en las Memorias de 2023 y 2024, esta Unidad ha intervenido, en los trabajos preparatorios que, a tal fin se desarrollaron por la citada Comisión de Seguimiento, teniendo así ocasión de exponer sus consideraciones sobre el particular, de las que el citado informe razonado se hace eco.

5.3.2 LAS DIRECTIVAS (UE) 2025/2205, *SOBRE EL PERMISO DE CONDUCCIÓN*, Y 2025/2206, *RESPECTO A DETERMINADAS MEDIDAS DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR*, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 22 DE OCTUBRE DE 2025

La primera de las Directivas citadas, con fecha de transposición el 26 de noviembre de 2028, aborda en esencia la nueva regulación del permiso de conducción. Entre sus aspectos más relevantes destacamos: la introducción y reconocimiento recíproco del permiso de conducción móvil –digital– como el formato por defecto (dejando a salvo el derecho a obtenerlo en formato físico o en ambos formatos); un sistema de acceso progresivo a las categorías de permisos de conducción, con una regulación de las edades mínimas de cada categoría a escala de la Unión y una nueva regulación de la validez temporal de los permisos; exámenes de obtención del permiso que garanticen for-

mación en conducción ecológica y de vehículos de cero o bajas emisiones o en sistemas ADAS; la obligación de los Estados miembros de adoptar las disposiciones necesarias para que las personas con discapacidad puedan realizar el examen de conducir en un vehículo adaptado; la previsión de medidas para que, a través de la red del permiso de conducción de la UE, los cambios de residencia no se utilicen con el fin de eludir la anulación, retirada, suspensión o restricción del derecho a conducir impuesta en otro Estado miembro (*turismo del permiso de conducción*); el establecimiento de un período de prueba mínimo de dos años para los conductores que han obtenido el permiso de conducción por primera vez (noveles) durante el cual se apliquen normas o sanciones más estrictas por conducir bajo los efectos del alcohol o se tomen medidas para reducir la conducción bajo los efectos de drogas; finalmente, la adopción de un sistema de conducción acompañada a escala de la Unión para determinadas categorías de permisos de conducción (preceptivamente para la categoría B y facultativamente para las C1, C1E o C con título CAP) antes de alcanzar la edad mínima exigida –a partir de los 17 años de edad–, supeditado a la obligación de ir acompañado en el asiento del copiloto por un conductor experimentado de al menos 24 años titular del correspondiente permiso con una antigüedad mínima de cinco años y *que sea capaz de darles directrices mientras conduzcan*, lo que, en nuestro ámbito, podría plantear en el futuro la eventual imputación de resultados a título de imprudencia en caso de concurrencia de conductas culposas.

Por su parte, la antes citada Directiva 2025/2206, con la misma fecha de transposición, supone un decidido avance en la efectividad de las privaciones del derecho a conducir a escala de la Unión, fuera de las fronteras del país de la infracción, superando así las insuficiencias de la normativa comunitaria que en este aspecto ya fueron advertidas en las Memorias de 2016 y 2017. Así, la Directiva tiene como objetivo la notificación y la ejecución de una privación del derecho a conducir impuesta por la comisión de una infracción en un Estado miembro distinto del que haya expedido el permiso de conducción o el de residencia normal, y ello con independencia de que en el Estado miembro de la infracción esta se califique como medida administrativa o penal. El ámbito de aplicación de la Directiva sólo se refiere a las privaciones del derecho a conducir derivadas de las siguientes infracciones: la conducción bajo los efectos del alcohol o de drogas, el exceso de velocidad o las conductas que incumplan las normas de tráfico y hayan provocado la muerte o lesiones graves de otra persona con un vehículo de motor; en nuestro derecho nacional abarcarían *prima facie*, en el ámbito penal, las conductas previstas en los arts.

379.1 y 2, 142 y 152 CP. La Directiva obliga al Estado miembro de la infracción a notificar sin demora –con transmisión del permiso– la privación del derecho a conducir –siempre que no pueda ser objeto de recurso– al Estado miembro de expedición, al que se impone –sin perjuicio de algunos motivos de exención– la obligación de ejecutarla, siempre que se trate de alguna de aquellas infracciones, que la duración de la privación sea de al menos tres meses (y de la que reste más de un mes de cumplimiento), así como la de registrarla en el registro nacional de permisos de conducción, debiendo efectuarse todas la comunicaciones a través de la citada red del permiso de conducción de la UE.

5.3.3 LA LEY 9/2025, DE 3 DE DICIEMBRE, DE *MOVILIDAD SOSTENIBLE*

La Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, incorpora diversas medidas de gran relevancia con las que se pretende hacer realidad la efectiva implantación en nuestro país de un modelo intermodal de movilidad sostenible para personas y mercancías. La Ley parte de un enfoque transversal, que se proyecta en distintos niveles y ámbitos (movilidad urbana, movilidad interurbana, transporte por carretera, ferrocarril y avión, etc.) e introduce, como instrumento esencial de cooperación y colaboración entre las distintas Administraciones, el Sistema General de Movilidad Sostenible, inspirado en otros sistemas nacionales existentes en el ordenamiento jurídico vigente.

La Ley dedica una atención específica a la movilidad en el ámbito urbano, la planificación de la movilidad activa y la movilidad inclusiva de las personas con discapacidad o movilidad reducida, y realiza una clara apuesta por el cambio modal hacia el transporte público colectivo, la movilidad activa (caminar, bicicleta, ciclos) y las soluciones intermodales, así como por la electrificación progresiva del parque móvil y el impulso de los combustibles alternativos. Y, como instrumento para su consecución regula los planes de movilidad sostenible de comunidades autónomas y entidades locales para grandes centros de actividad y para el trabajo, bajo una lógica de planificación integrada, basada en datos y con seguimiento periódico.

La aprobación de esta Ley cobra especial relevancia para la especialidad de Seguridad Vial, que viene mostrando desde tiempo atrás su compromiso con la movilidad sostenible, en la convicción de su íntima relación con la seguridad vial y de su indudable influjo en la reducción de las cifras de siniestralidad.