

CON EL PERMISO DE TODOS,
GRACIAS A TI.

10º Aniversario
— permiso —
por puntos





Diez años del permiso por puntos

| Índice

- 1** Introducción
- 2** Concepto y funcionamiento
- 3** Cursos de sensibilización y reeducación
- 4** Datos. Evolución. Explicación.
- 5** El permiso por puntos en Europa
- 6** Retos y propuestas
- 7** Qué fue de...
- 8** I: Legislación
II: Infracciones que llevan aparejadas pérdidas de puntos

1. INTRODUCCIÓN.

Madrid, Junio de 2016

María Seguí Gómez,
Directora General de tráfico

E *l tiempo pasa muy deprisa y, casi sin habernos dado cuenta, el permiso por puntos cumple sus primeros diez años de vida.*

Va creciendo y es el momento adecuado para hacer un repaso general de cómo se ha venido desarrollando, y también para apuntar qué retos están pendientes y qué aspectos se pueden mejorar con el objetivo de que siga siendo una herramienta útil al servicio de la seguridad vial, que fue para lo que se creó.

Los datos son destacables. A lo largo de estos diez años, unos 7,5 millones de conductores han visto cómo se les detraían puntos, lo cual significa que en torno a un 25% del censo total de conductores registrados (30 millones de conductores) conocen de primera mano el sistema por afectación directa a sus puntos.

Si las sanciones impuestas a este representativo porcentaje de conductores han contribuido a que hayan comprendido que hay comportamientos que ponen en riesgo su vida y la de los demás, el permiso por puntos habrá sido útil.



Durante estos años los conductores han sido, sin duda, los principales protagonistas del permiso por puntos, y especialmente de que haya funcionado bien. Con su comportamiento al volante han llenado de contenido y de valor el llamado crédito social, que la ley de creación del permiso por puntos propugnaba y que era la filosofía del mismo. Son los artífices del sistema porque son los que han asumido el cambio de mentalidad necesario para mejorar la seguridad vial. Hoy en día, hay actitudes al volante, como el consumo de alcohol o el uso de los sistemas de retención infantil, por poner sólo dos ejemplos, donde se percibe de manera muy nítida este cambio para bien.

Cuando el reproche, como en los ejemplos mencionados, pasa de reproche sancionador a reproche social, es cuando los poderes públicos ven que se va ganando la batalla de la concienciación, y esto es, desde luego, un aspecto positivo.

Además de los conductores, hay otros protagonistas que también han contribuido a que el permiso por puntos sea una realidad aceptada y valorada por el conjunto de la sociedad. En primer lugar, es obligado mencionar a los agentes de tráfico. Su labor diaria de ayuda, de vigilancia y de control del tráfico en calles y carreteras, cerca de los conductores, han sido claves para transmitir a estos la concienciación sobre la peligrosidad de los comportamientos más reprochables, dando así seguridad a los usuarios de las vías. Desde el primer momento, los miles de agentes de los diferentes Cuerpos encargados del tráfico en vías urbanas e interurbanas asumieron el valor del permiso por puntos, entre otras cuestiones porque dignificaba su propia función como garantes de nuestra seguridad. Sin ellos, tampoco hoy el permiso por puntos sería lo que es.

Las asociaciones de víctimas, al poner rostro y voz a los que han sufrido las consecuencias de los accidentes, también merecen reconocimiento y mención. Han creído e impulsado el permiso por puntos como herramienta para conseguir

comportamientos más seguros que eviten accidentes. Su mensaje de concienciación de los ciudadanos llega ahí donde la Administración no consigue hacerlo, y además aportan una visión humana y una petición de justicia que debe ser remarcada.

Más de 8100 Administraciones públicas con competencia en materia de tráfico se pusieron en marcha desde julio de 2006 para comunicar por vía telemática las sanciones que detraían puntos, en un ejemplo encomiable de colaboración entre Administraciones. Desde responsables de movilidad urbana hasta empleados públicos encargados de tramitación administrativa, pasando por el personal de nuevas tecnologías, poco a poco, con su trabajo diario, todos ellos contribuyeron a dar forma al sistema y a hacerlo creíble para los ciudadanos. Para la DGT, el permiso por puntos fue el punto de inflexión en la colaboración con las entidades locales en materia de movilidad segura y sostenible, colaboración que cada vez es más estrecha y fructífera y que plantea nuevos retos día a día.

La Fiscalía de seguridad vial, el sistema judicial, los medios de comunicación y otras muchas instituciones públicas y privadas también han aportado un trabajo y una visión enriquecedores al permiso por puntos, contribuyendo al contraste de opiniones y, en consecuencia, a la mejora del sistema, por lo que es justo reconocerlo.

En el año 2011, al cumplirse los primeros cinco años del permiso por puntos, se editó un libro conmemorativo disponible en línea:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/investigacion/estudios-informes/2011/5-Anos-del-Permiso-por-Puntos.shtml>

Ahora, al cumplirse los diez años, el presente libro se plantea con otros objetivos distintos, aunque se ha querido dar continuidad a los principales datos que se mostraron hace cinco años y poder contrastar así la evolución del sistema durante esta década. Se pueden ver los principales aspectos de funcionamiento del permiso (sanciones, cursos, pérdidas de vigencia), pensando sobre todo en cómo aumentar su eficacia de cara al futuro. También se presta especial atención a los sistemas de permiso por puntos comparados, por estimar que uno de los retos del futuro es precisamente poner en común los modelos que existen en 22 países de la Unión Europea, que tarde o temprano deberán converger hacia un modelo unificado, como quedó claro en el seminario celebrado en Madrid el pasado 10 de mayo, que contó con la presencia de varios expertos europeos en esta materia.

Respecto de los retos del permiso por puntos, el documento tiene como objetivo apuntar algunas de las cuestiones que es necesario acometer a corto plazo, por estimar que la eficacia del sistema aconseja no demorarlas en el tiempo. Y respecto de las ideas de mejora, hay que señalar que se trata sólo de eso, de ideas, de posibles medidas que se podrían llevar a cabo, previas las modificaciones legales necesarias, una vez que se debatan detenidamente sus ventajas e inconvenientes (partiendo de la base de que puede haber otras perfectamente válidas). Algunas de las propuestas pueden ser viables, y otras seguramente se quedarán por el camino, pero es preferible que en un documento de análisis al menos queden reflejadas, porque lo cierto es que España está más en condiciones de liderar propuestas de

mejora en materia de movilidad segura y sostenible que de aprender de otros países, aunque otras experiencias sigan siendo necesarias.

Lo cierto es que los diez años de vida del permiso por puntos nos posicionan en un momento único para darle un valor añadido al mismo. Se trata ahora no sólo de identificar a aquellos cuyo comportamiento ha sido reprobado, sino de poder premiar a todos aquellos conductores cuyo comportamiento es ejemplar. El historial que el permiso por puntos asocia a cada conductor ofrece múltiples posibilidades para que desde varios ámbitos se planteen qué beneficios conceder a aquellos conductores que han demostrado tomarse la posibilidad de conducir como lo que es: un privilegio digno de ser bien mantenido y bien utilizado.

Finalmente, quiero hacer una pública mención de todos los empleados públicos de la Dirección General de Tráfico que a lo largo de estos diez años han creído y han trabajado día a día con entusiasmo, no exento de dificultades, en el permiso por puntos, y que son los que han puesto en práctica los contenidos de este libro, que espero sea de interés para todos lo que se dedican a cualquier aspecto de la seguridad vial.

Madrid, junio de 2016

MARÍA SEGUÍ GÓMEZ

Directora General de Tráfico



2. CONCEPTO Y FUNCIONAMIENTO.



1. Filosofía del sistema

El sistema del permiso de conducción por puntos se introdujo en España mediante la modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, llevada a cabo por la Ley 17/2005, de 19 de julio, conocida comúnmente como «ley del permiso por puntos». El permiso de conducción por puntos supone un cambio radical en la filosofía de la autorización administrativa para conducir. Ésta, tradicionalmente, se había concebido como una autorización que permitía a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas previa acreditación del cumplimiento de determinados requisitos (edad, conocimientos y habilidades), y cuya vigencia dependía esencialmente de la conservación de una serie de aptitudes psicofísicas que debía acreditar cada cierto plazo de tiempo. Frente a esta visión, el sistema del permiso por puntos configura el permiso de conducción no como un derecho ilimitado, sino sujeto al mantenimiento de un «crédito de confianza» que la sociedad le otorga y que puede perder como consecuencia de una conducta reiteradamente infractora. Ello se observa de manera clara en la propia "Exposición de motivos" de la Ley 17/2005, de 19 de julio, cuando indica que se pretende establecer un sistema «que, incidiendo sobre las autorizaciones administrativas para conducir, sea la combinación de dos elementos esenciales. [...]. En primer lugar, su carácter eminentemente **reeducador** al configurar el cauce adecuado para modificar aquellos comportamientos, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores...».

Este carácter se evidencia en que:

a) Un sólo comportamiento infractor no basta para producir efectos sobre la autorización administrativa

para conducir, siendo necesarios, al menos, dos.

b) Se establece que no se puedan perder más de 8 puntos por la comisión de varias infracciones en un mismo día. No obstante, se prevén determinadas infracciones que, por su especial gravedad, exceptúan este límite diario de pérdida de puntos. Entre otras, el consumo de alcohol o drogas, la conducción temeraria, la circulación en sentido contrario al establecido o la participación en competiciones y carreras no autorizadas.

c) Se establecen los cursos de sensibilización y reeducación vial como el cauce adecuado para modificar las conductas infractoras, posibilitando al conductor que los supere recuperar una parte del crédito perdido o, junto a otros requisitos y pruebas, la obtención de una nueva autorización cuando la haya perdido por haber agotado el crédito total.

«Y, en segundo lugar, su **efecto punitivo** para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones. [...]. No se trata, por otro lado, de idear una doble penalización para unos mismos hechos, las infracciones de tráfico, pues éstas seguirán siendo, con independencia del sistema por puntos, objeto del correspondiente procedimiento sancionador autónomo [...] sino de hacerlo compatible con dicho sistema [...] El reproche jurídico que se produce cuando se llega a la pérdida total de los puntos lo será, sin duda, no tanto por el hecho que ha constituido la infracción a la norma de tráfico, sino, esencialmente, por la actitud de reiterada vulneración de las reglas».

El permiso por puntos creaba el "crédito social" para conducir.

2. Modificaciones normativas del permiso por puntos

Desde la introducción del sistema del permiso por puntos por la Ley 17/2005, de 19 de julio, ha sido objeto de ciertas modificaciones, aunque mantiene intactas su filosofía y su esencia.

La **Ley 18/2009, de 23 de noviembre**, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora introduce las novedades siguientes:

a) Se elimina la sanción de suspensión del permiso de conducción, por estimar que su mantenimiento es incompatible con el sistema del permiso por puntos.

b) La realización del curso de sensibilización y reeducación vial permitirá la recuperación de hasta un máximo de 6 puntos, en lugar de los 4 puntos que contemplaba la Ley originariamente.

c) Se simplifica el anexo de las infracciones que detraen puntos, pasando de 27 a 20, incluyendo la detracción de puntos por excesos de velocidad incluidos en el anexo IV.

Entre las infracciones que dejan de detraer puntos están, entre otras, parar o estacionar en el carril bus; no llevar el alumbrado reglamentario; o la conducción negligente.

Entre las que pasan a detraer puntos están, entre otras, la participación o colaboración de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el funcionamiento del tacógrafo o del limitador de velocidad; conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares; o incumplir la obligación impuesta por un ceda el paso.

d) Se incorpora el procedimiento para obtener el permiso o la licencia de conducción cuando

su titular haya perdido la vigencia del mismo por haber sido condenado por sentencia firme a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años.

La principal novedad de la **Ley 6/2014, de 7 de abril**, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, es la incorporación de un nuevo supuesto de detracción de puntos por conducir un vehículo utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Aparte de las modificaciones referidas, la **Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre**, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, añade un último párrafo al artículo 47, que establece que «Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años, comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción...».

Finalmente, mediante el **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**, se aprobó el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el que se integran debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a éste.

Dos reformas del sistema hasta ahora: en 2009 y en 2014.



3. Funcionamiento del permiso por puntos

3.1. Asignación de un crédito de puntos

Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asigna un crédito inicial único de puntos para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular, crédito que se va perdiendo por la comisión de determinadas infracciones graves o muy graves.

El crédito general es de 12 puntos, con las excepciones siguientes, en que será de 8 puntos:

a) El «novel», que tendrá esta consideración cuando su permiso o licencia de conducción tenga una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad.

b) El que obtiene nuevamente el permiso o licencia de conducción tras haber sido declarada la pérdida de vigencia del que poseía por haber agotado su crédito de puntos.

c) El que obtiene nuevamente el permiso o licencia de conducción tras la pérdida de vigencia del que poseía, al haber sido condenado por sentencia firme a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años.



3.2. Pérdida de puntos

El crédito de puntos inicialmente asignado se reducirá por cada sanción firme en vía administrativa que se imponga al titular del permiso o licencia de conducción por la comisión de determinadas infracciones graves o muy graves (las descritas en los anexos II y IV).

El número de puntos que se perderá por cada hecho descrito en dichos anexos será fijo y oscilará entre los 2 y los 6 puntos, concretándose en cada caso atendiendo a la gravedad de la infracción cometida. Cuando la sanción sea firme, la autoridad que la haya impuesto lo comunicará al Registro de Conductores e Infractores para su anotación y los puntos quedarán descontados en la fecha en que sea firme. A partir de esta fecha se empezarán a computar los plazos para, en caso de no volver a perder más puntos, recuperar el crédito inicial.

La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción y afectará al permiso o licencia de conducción de que sea titular el sancionado cualquiera que sea su clase.

3.3. Infracciones que llevan aparejada pérdida de puntos

No todas las infracciones graves y muy graves llevan aparejada pérdida de puntos, sino únicamente aquellas que el legislador ha estimado que suponen un riesgo más elevado para la seguridad vial. Estas infracciones son las que se relacionan en los anexos II y IV, en los que se concreta, además, el número de puntos que se pierden por cada una de ellas. El resto de infracciones calificadas como graves o como muy graves no comportarán detracción de puntos, aunque sí la correspondiente sanción de multa.

3.4. Recuperación de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado podrá optar a su recuperación de dos maneras:

a) Realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial en un centro concertado con la Administración que le permitirá la recuperación de un máximo de 6 puntos. Sólo podrá realizar un curso cada dos años, excepto los conductores profesionales que podrán realizarlo con frecuencia anual.

b) Por el transcurso del tiempo sin cometer más infracciones de las que llevan aparejada pérdida de puntos. Transcurridos dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, recuperará la totalidad del crédito inicial de 12 puntos. No obstante, si la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.



3.5. Conductores profesionales

La Ley contempla ciertas especialidades para los conductores profesionales, es decir, para aquellos titulares de permiso de conducción cuya actividad laboral principal es la conducción de vehículos a motor destinados al transporte de mercancías o de personas, en atención a que la pérdida del permiso de conducción puede suponer para ellos una consecuencia añadida: la imposibilidad de desarrollar su trabajo.

Las principales singularidades son las siguientes:

a) Pueden recuperar puntos mediante la realización y superación de un curso de sensibilización y reeducación vial con frecuencia anual en lugar de cada dos años.

b) Se reduce a tres meses el plazo para poder obtener un nuevo permiso tras la primera pérdida de vigencia y a seis meses en el caso de que haya una segunda, a diferencia de los conductores en general que no podrán obtenerlo antes de seis o doce meses, respectivamente.

3.6. Bonificación buenos conductores

Se contempla un premio para el titular de un permiso o licencia de conducción que mantenga, durante un determinado período de tiempo, el crédito de 12 puntos por no haber sido sancionado por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada pérdida de puntos: las llamadas «bonificaciones».

Durante los tres primeros años, si mantiene los 12 puntos, recibirá una bonificación de 2 puntos. Y recibirá 1 punto más, si lo mantiene durante otros tres años. El saldo máximo acumulado que podrá alcanzar será de 15 puntos. El titular de un permiso o licencia que parta de un crédito de 8 puntos, para poder optar a las bonificaciones, tendrá que alcanzar previamente el crédito de 12 puntos.

3.7. Pérdida de vigencia por agotamiento del crédito de puntos

La pérdida total del crédito de puntos supone la incoación inmediata del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Se contempla ésta como una consecuencia prácticamente automática al establecer la Ley que «El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV...».

El agotamiento del crédito de puntos, es decir, quedarse con 0 puntos, no supone que el titular del permiso o la licencia de conducción no pueda conducir, pues podrá hacerlo hasta que se declare la pérdida de vigencia. No obstante, con 0 puntos no podrá optar a recuperar el crédito perdido ni mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial ni por el transcurso del tiempo sin cometer más infracciones de las que llevan aparejada pérdida de puntos. Una vez declarada la pérdida de vigencia, para poder volver a conducir será necesario obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

3.8. Pérdida de vigencia por condena penal

La imposición de una pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción. Cuando se haya perdido la vigencia como consecuencia de la imposición de la condena, para poder volver a conducir, una vez cumplida ésta, será necesario obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

Si la condena impuesta fuera igual o inferior a dos años, sólo será necesario realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial.

Si una condena de la privación del derecho a conducir es superior a dos años, se pierde la vigencia del permiso de conducción.

3.9. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Una vez perdida la vigencia del permiso o la licencia de conducción, ya sea por agotamiento del crédito de puntos o por haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, si el titular quiere volver a conducir deberá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

Los requisitos para obtenerlo son los siguientes:

a) Por agotamiento del crédito de puntos: su titular deberá dejar transcurrir seis meses (tres meses cuando sea un conductor profesional), realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial y, posteriormente, una prueba teórica de conocimientos en una Jefatura de Tráfico.

Si durante los tres años siguientes a la obtención

del permiso o la licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber agotado nuevamente el crédito de puntos, no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses (seis meses cuando sea un conductor profesional).

b) Por condena penal superior a dos años: deberá cumplir la condena impuesta, realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial y, posteriormente, una prueba teórica de conocimientos en una Jefatura de Tráfico.

El curso podrá realizarlo antes de que transcurra el período de tiempo indicado o mientras está cumpliendo la condena, a diferencia de la prueba teórica de conocimientos a la que no podrá presentarse hasta haberlos cumplido.

El permiso o licencia que se obtenga será de la misma clase de la que era titular, tendrá la misma antigüedad y dispondrá de un crédito de 8 puntos.



3. CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN.



1. Introducción

El éxito del sistema del permiso por puntos en España fue el discurso pedagógico que sensibilizó a la sociedad sobre el grave problema de la siniestralidad en nuestras vías con varias **ideas fuerza** que nos gustaría destacar:

- Es un crédito de confianza que nos concede la sociedad para compartir la vía pública con los demás conductores. Las infracciones cometidas van reduciendo ese crédito, hasta el punto de que la sociedad, llegado el caso de pérdida total de puntos, retira la confianza depositada en el conductor.
- La responsabilidad del conductor sobre sus puntos, ya que es su comportamiento el que va a administrarlos.
- Es la gran apuesta por la formación, con los cursos de sensibilización y reeducación, además de ser la única manera de recuperar puntos y la autorización perdida.
- Los conductores valoran muy positivamente los cursos, recomendando su realización a todos los conductores, no solamente a los infractores.

2. El valor de los cursos

Los cursos de sensibilización y reeducación vial son, teniendo en cuenta el carácter reeducador del sistema, un **elemento básico de éste**. Por la consideración de **servicio público** de esta actividad, se encomienda al Ministerio del Interior la contratación de la gestión de los cursos y, consecuentemente, de los centros que los impartan.

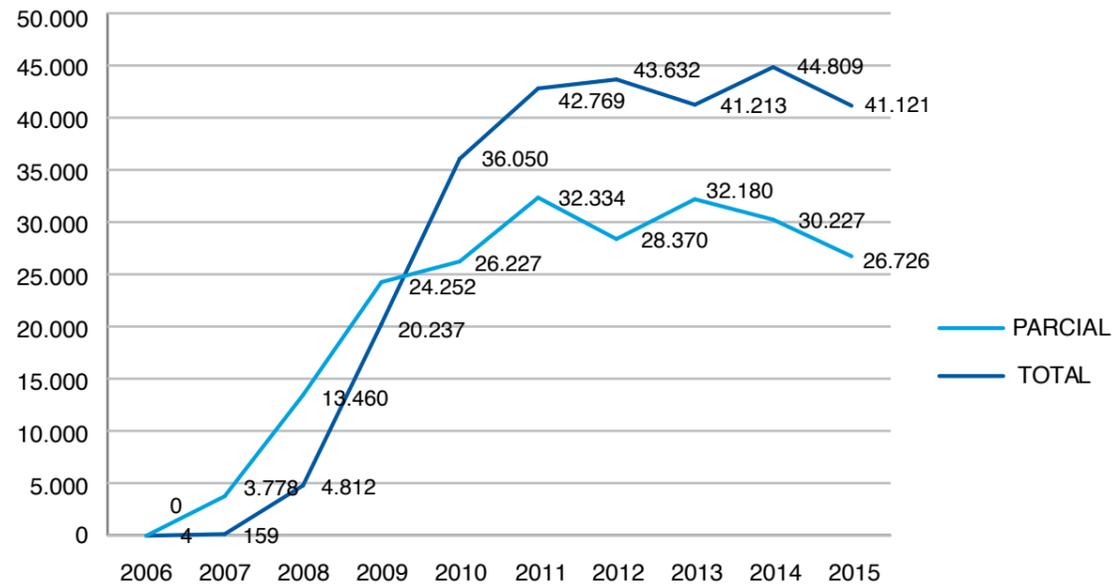
Y ello es así porque el interés público y social que la seguridad vial representa, en los que el bien jurídico a proteger es la vida y la integridad física

de los usuarios de las vías públicas, exige que la Administración disponga de los **mecanismos y facultades plenos que permitan controlar su ejercicio** y que abarcarán desde el control de qué centros pueden acceder a la realización de dicha actividad hasta el pleno control de su ejercicio, con el fin de poder hacer un seguimiento adecuado de su eficacia en el funcionamiento de este sistema reeducador que la ley concibe.

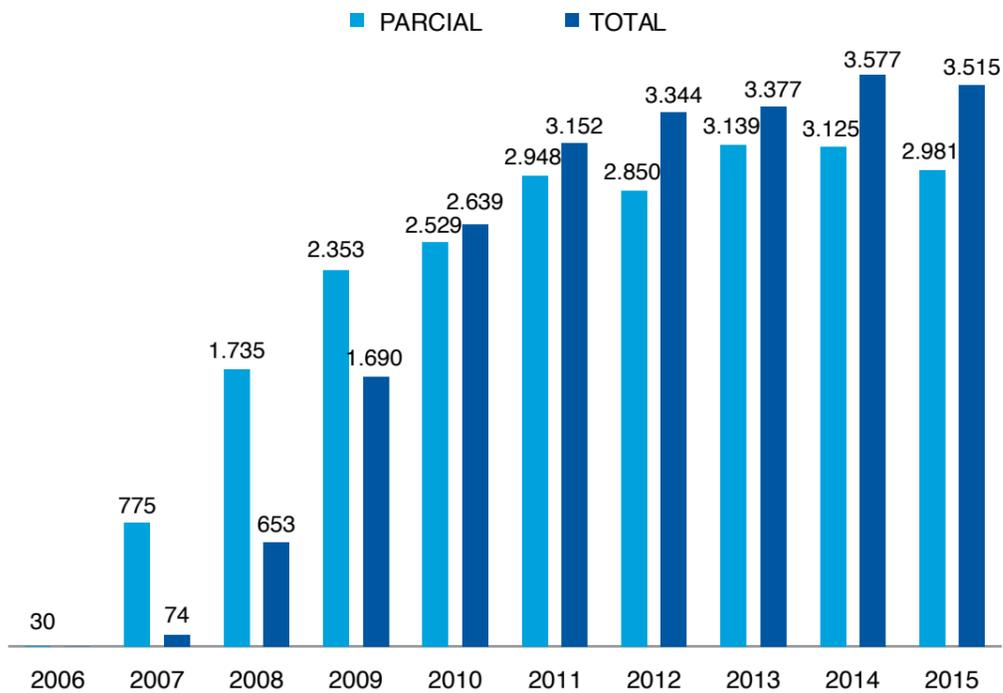
Uno de los pilares básicos del permiso por puntos es el carácter eminentemente reeducador, y los cursos son su cauce.

3. Evolución estadística de los cursos

NÚMERO DE ASISTENTES



NÚMERO DE CURSOS



4. Modelo español

Los cursos previstos en la Ley 17/2005, de 19 de julio, desarrollados en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción, tienen como objetivos sensibilizar a los participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tráfico (y la especial implicación de los conductores en la producción de éstos) y reeducar los comportamientos y actitudes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

4.1. Tipos de cursos y duración

4.1.1. Vía administrativa:

Todos los tipos de cursos podrán contar con la intervención y testimonio de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, con gran impacto sobre los asistentes a los cursos.

4.1.1.1. Cursos de recuperación parcial de puntos

Este curso, de carácter voluntario, permite al titular de la autorización administrativa que ha perdido puntos por la comisión de infracciones graves o muy graves previstas en la Ley de Seguridad Vial, realizar un curso parcial de recuperación de puntos, con el que recuperará un máximo de 6. El curso tiene una duración de 12 horas.

4.1.1.2. Cursos de recuperación de permiso

Cuando se ha declarado la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir, tras el correspondiente procedimiento administrativo, su titular debe realizar **obligatoriamente** un curso de recuperación del permiso o licencia de conducción y, además, superar la prueba de control de conocimientos para volver a conducir. El curso tiene una duración de 24 horas.

A) CONTENIDO DE LOS CURSOS

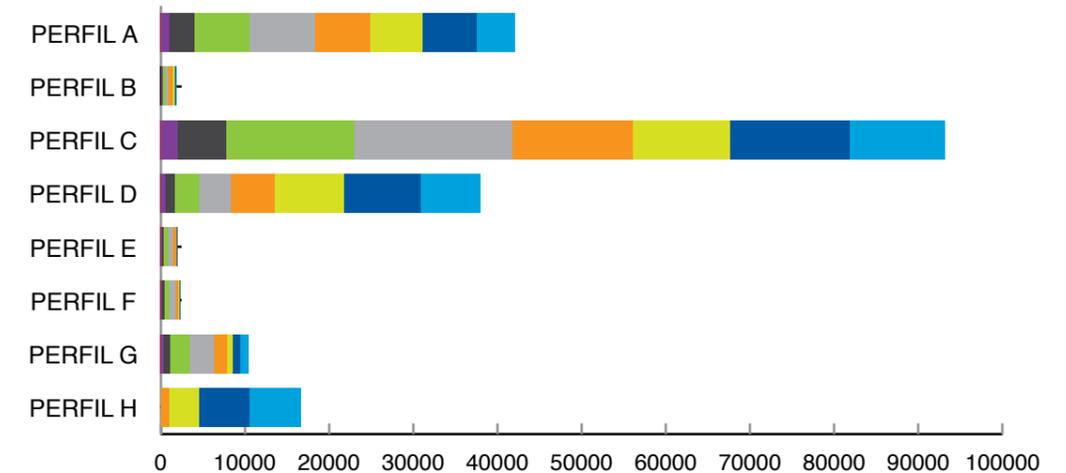
El contenido de los cursos se regula en la Orden y engloba las siguientes áreas temáticas:

- Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema.
- Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas.
- La conducción: una tarea de toma de decisiones.
- Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.
- Los grupos de riesgo.
- La velocidad como factor de riesgo.
- El alcohol como factor de riesgo.
- Las drogas de abuso como factor de riesgo.
- Las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo.
- La somnolencia como factor de riesgo.
- La fatiga como factor de riesgo.
- El estrés como factor de riesgo.
- Seguridad activa y pasiva.
- La conducción preventiva.
- Actuación en caso de accidente de tráfico.
- La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico.

Para la realización de un curso determinado se tendrán en cuenta sus conocimientos sobre seguridad vial, el tipo de vehículo que conduce, su condición de profesional y el perfil del infractor, dando lugar a los siguientes perfiles:

- PERFIL A: GENERAL
- PERFIL B: PROFESIONAL
- PERFIL C: VELOCIDAD
- PERFIL D: ALCOHOL
- PERFIL E: ENFERMEDADES Y FÁRMACOS
- PERFIL F: SUEÑO Y FATIGA
- PERFIL G: SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA
- PERFIL H: PENAL

NÚMERO DE EXÁMENES POR PERFIL



	PERFIL A	PERFIL B	PERFIL C	PERFIL D	PERFIL E	PERFIL F	PERFIL G	PERFIL H
2006		1						
2007	44	6	57	14	3	3	4	
2008	947	59	1921	510	114	100	281	
2009	3001	170	5874	1164	236	322	885	
2010	6552	317	15171	2861	520	635	2316	
2011	7767	392	18651	3820	607	719	2799	
2012	6538	521	14384	5156	399	387	1662	991
2013	6301	177	11514	8260	63	85	635	3596
2014	6411	127	14288	9080	51	74	876	5976
2015	4525	85	11219	7149	45	28	999	6095

B) PERSONAL QUE IMPARTE LOS CURSOS:

En relación al personal encargado de impartir los cursos, serán los formadores y los psicólogos formadores. Para obtener el título correspondiente que certifique esta condición de formador o psicólogo formador y autorice para impartir los cursos, se exigen los siguientes requisitos:

En el caso de los formadores:

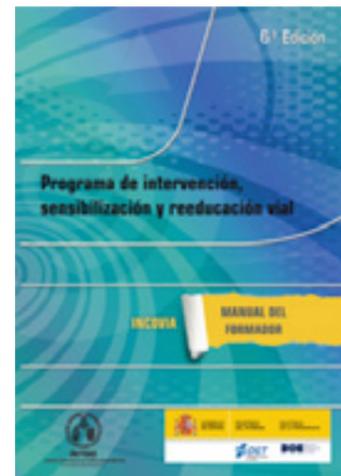
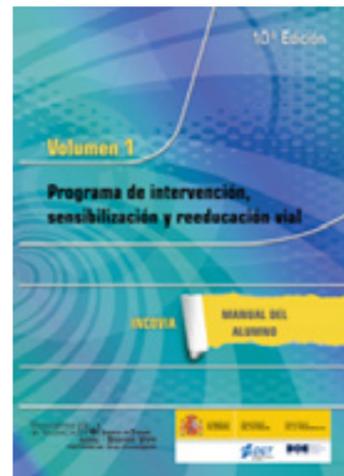
- Obtener el certificado de profesor de Formación Vial, previa superación de las pruebas y formación exigida al efecto.
- Acreditar tres años de experiencia en la formación de conductores.
- Realizar con aprovechamiento un curso de formación.

En el caso de los psicólogos formadores:

- Obtener el título de licenciado en Psicología.
- Realizar con aprovechamiento un curso de formación.

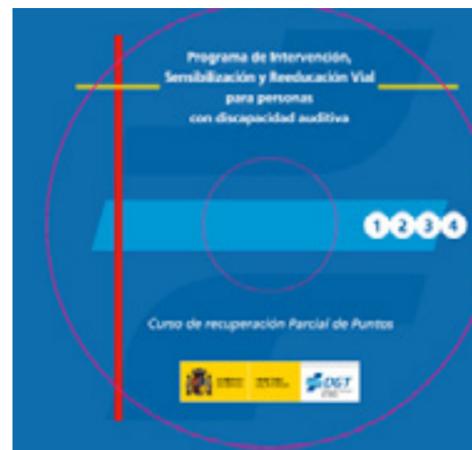
C) MATERIAL DIDÁCTICO:

Los contenidos regulados en la Orden se han desarrollado en un material didáctico para la realización e impartición de los cursos. Este material, elaborado por la Universidad de Valencia y editado por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, se compone del *Manual del Alumno* (3 volúmenes.), del *Manual del Formador* y de los DVDs del alumno y del formador. Recientemente se ha puesto a disposición de los ciudadanos en la página web de la Dirección General de Tráfico para su consulta.



D) CURSOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD AUDITIVA:

La Dirección General de Tráfico, en aras de garantizar el acceso del colectivo de personas sordas a los cursos de sensibilización y reeducación vial, ha trabajado con la Confederación Estatal de Personas Sordas para la grabación de un curso de recuperación de permiso y de un curso de recuperación de puntos y su traducción al lenguaje de signos, estando disponibles en los centros para las personas sordas que lo soliciten, quienes deberán visualizarlo en el centro cumpliendo el horario establecido para el curso.



E) COSTE DE LOS CURSOS:

El precio de los cursos se fijó por la Dirección General de Tráfico en el contrato de concesión y se ha ido actualizando anualmente de acuerdo con el IPC.

2015	CEUTA Y MELILLA	201,56€	379,42€	118,57€
	CANARIAS	205,41€	386,66€	120,82€
	PENÍNSULA	210,82€	396,87€	124,01€
2014	CEUTA Y MELILLA	202,37€	380,94€	119,05€
	CANARIAS	206,23€	388,21€	121,31€
	PENÍNSULA	211,67€	398,46€	124,51€
2013	CEUTA Y MELILLA	201,97€	380,18€	118,81€
	CANARIAS	205,82€	387,44€	121,07€
	PENÍNSULA	211,25€	397,66€	124,26€
2012	CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	196,28€	369,48€	115,46€
	PENÍNSULA	200,21€	376,87€	117,77€
2011	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	190,75€	359,07€	112,21€
2010	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	186,46€	351,00€	109,69€
2009	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	185,90€	349,96€	109,36€
2008	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	181,57€	341,78€	106,80€
2007	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	174,42€	328,32€	102,60€
2006	PENÍNSULA, CANARIAS Y CEUTA Y MELILLA	170,00€	320,00€	100,00€

■ CURSO PARCIAL ■ CURSO TOTAL ■ CICLO FORMATIVO

4.1.2. Vía penal

La condena judicial por la comisión de delitos contra la seguridad vial (artículos 379 a 385 del Código Penal) lleva aparejada la privación temporal del derecho a conducir. Esta condena no supone que el conductor pierda puntos, pero el artículo 73 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece el

mecanismo para la obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción, o para la recuperación del derecho a conducir.

En todos estos casos, el conductor debe superar el curso de sensibilización y reeducación vial.



5. Consulta de cursos a través de internet

La página web de la Dirección General de Tráfico ofrece a los ciudadanos información sobre los cursos programados durante todo el año en cada uno de los centros, a través de un buscador en el que se puede buscar por tipo de curso, fechas de inicio y fin y provincia y localidad, pudiendo obtener los datos del curso y del centro que lo imparte.

6. Evolución del sistema de cursos

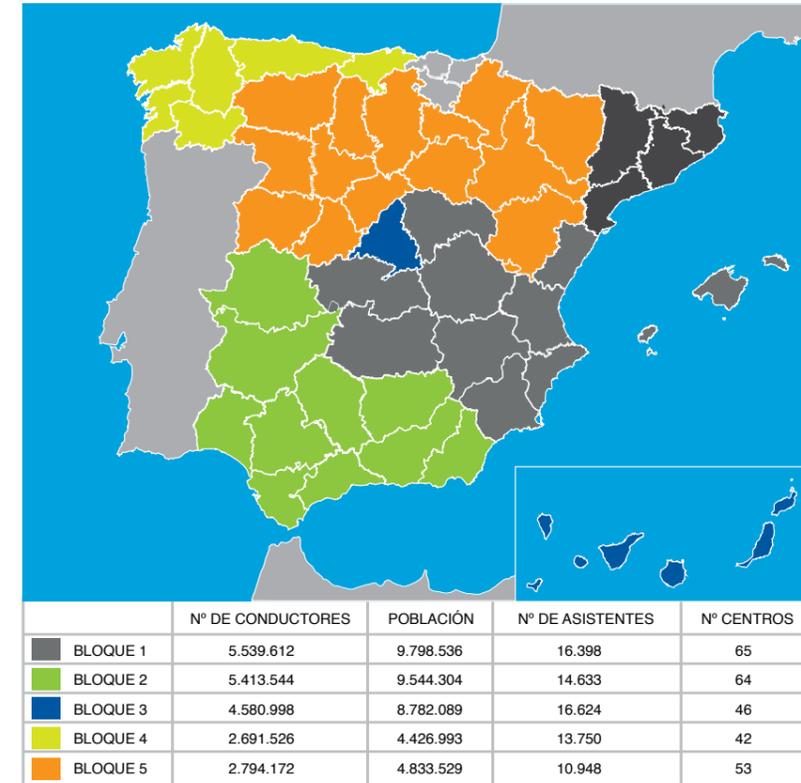
En aras de prestar ese servicio público con garantías de calidad y en cumplimiento de lo dispuesto en la propia Ley de Seguridad Vial, desde la implantación del sistema de permiso por puntos la gestión de los cursos

de sensibilización y reeducación vial se realiza mediante concesión.

El primer contrato se formalizó en 2006 con una duración de cinco años prorrogables por otros cinco, finalizando, por lo tanto, su vigencia en 2016.

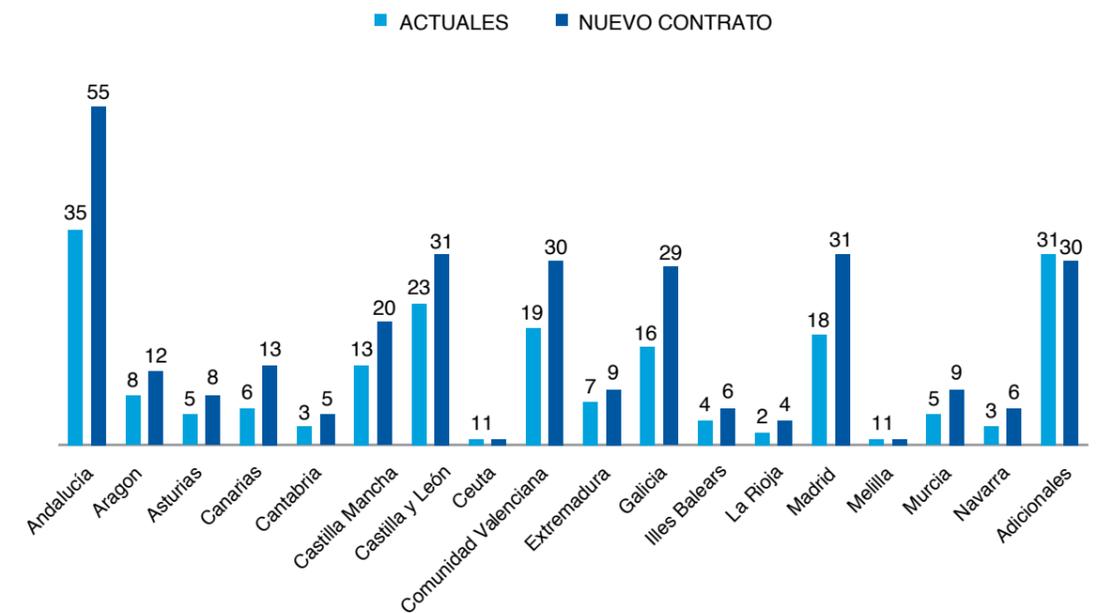
En sustitución del vigente contrato de concesión se ha planteado un sistema más abierto y con un mayor número de centros, tratando de mejorar y acercar aún más el servicio público a los ciudadanos pero manteniendo un número de centros que permita asegurar su correcto funcionamiento.

Resulta especialmente relevante la decisión de dividir en cinco lotes el objeto del contrato con el objetivo de evitar la exclusividad y favorecer la concurrencia de un mayor número de licitadores interesados. Dicha división se ha realizado teniendo en cuenta la población, el censo de conductores y el número de asistentes a cursos de cada provincia.

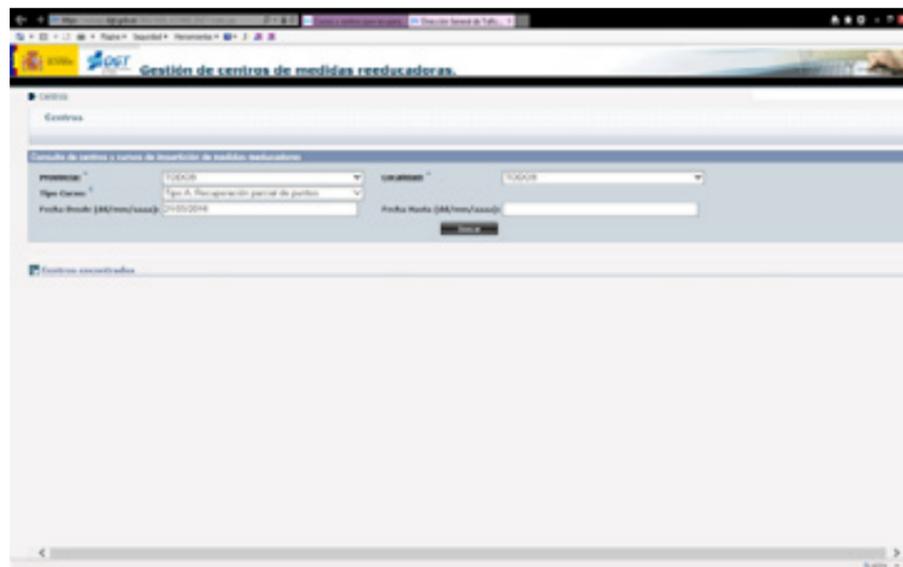


El incremento del número de centros es notable pasando de 200 a, al menos, 300 con la siguiente distribución:

NÚMERO DE CENTROS



El nuevo contrato, que entrará en vigor en 2016, tiene prevista una duración de tres años, a lo largo de los cuales se prevé una nueva revisión del modelo, siempre con el objetivo de mejorar el servicio público y su incidencia en la seguridad vial.



4. DATOS. EVOLUCIÓN. EXPLICACIÓN

1. Datos generales

Desde el 1 de julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2015, casi 7 millones y medio de conductores han sido sancionados por la comisión de alguna infracción con detracción de puntos, lo que representa el **25% del censo total de conductores** frente al 16% del censo que representaban los 4 millones de conductores sancionados a 30 de junio de 2011. A los efectos del permiso por puntos, en el censo de conductores se incluyen tanto los que tienen su autorización en vigor como aquellos que la tienen caducada, pues estos también pierden puntos en caso de infracciones. En diciembre de 2015 este censo incluía a 30.082.453 personas.

Este dato indica que una cuarta parte de los conductores ya han tenido un conocimiento personal y directo del efecto del permiso por puntos, más allá de las informaciones que les puedan haber proporcionado los medios de comunicación

o las Administraciones con competencia en materia de tráfico. Pero es necesaria una matización: el censo total incluye a conductores *activos*, quienes de forma más o menos habitual circulan por calles y carreteras, y también a quienes no lo son (conductores que nunca o casi nunca se ponen al volante).

Esto significa que cuando se señala que el 25% de los conductores han recibido una sanción con puntos, en realidad el porcentaje de conductores habituales o esporádicos que han perdido algún punto es mayor, aunque sea muy difícil concretar si estamos ante un 40 o un 50% respecto del censo total.

Uno de cada cuatro conductores ha perdido algún punto. Es un aspecto importante de concienciación entre los ciudadanos.

INDICADORES PRINCIPALES DEL PERMISO POR PUNTOS	DATOS A 01/07/2006	DATOS A 31/12/2015	% VARIACIÓN
Conductores sancionados	4.120.595	7.483.016	45%
Sanciones	5.820.959	12.343.546	53%
Puntos detraídos	17.818.243	37.900.868	53%
Conductores con pérdida de vigencia declarada	109.141	214.150	49%
Conductores que han recuperado el permiso	45.368	146.007	69%

Contrastando el período 2011-2015 con el de 2006-2011 (es decir, comparando los últimos cinco años respecto de los primeros cinco), puede considerarse que los demás datos principales del permiso por puntos son equiparables en líneas generales. Hay que tener en cuenta que en el primer período (2006-2011), el catálogo de infracciones que detraían puntos era más numeroso (se redujo con la reforma de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre), aunque existían menos Entidades Locales conectadas al sistema.

El 8,6 % de los conductores tiene anotadas dos o más sanciones. Un dato relevante para las políticas de seguridad vial de los próximos años.

Lo más destacable es que en los últimos años aumenta significativamente el número de conductores que recuperan el permiso de conducción tras haber sido declarada su pérdida de vigencia, probablemente motivado por el hecho de que los conductores que pierden la autorización son cada vez más conscientes de que cometen un delito en caso de conducir sin permiso. Desde julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2015, estos son algunos datos absolutos:

- De los 7.483.016 conductores sancionados, con detracción de puntos constan 4.844.416 ciudadanos con una única sanción, lo cual implica el 16 % del censo.

Se trata de un porcentaje ya importante. Son conductores con una sanción grave o muy grave que no ven mermada, en líneas generales, su capacidad de obtener la recuperación de puntos que otorga el sistema cada dos o cada tres años. Sería interesante profundizar en el impacto que tiene en estos momentos el permiso por puntos sobre estos infractores esporádicos, y especialmente si han asumido el reproche que la sanción ha comportado. En el año 2006 todos los conductores tenían miedo a ser sancionados y a perder puntos, pero este efecto puede que no sea hoy el mismo cuando un conductor que tiene un saldo de 15 comete una infracción, pues sabe que todavía dispone de un crédito muy amplio.

- Los conductores con más de una sanción con pérdida de puntos son 2.606.291, un 8,6 % sobre el censo de conductores.

Este grupo de conductores es muy heterogéneo, por incluir tanto a quienes tienen anotadas sólo dos sanciones como a quienes tienen más de dos y únicamente les queda un punto, corriendo un serio peligro su permiso de conducción. El subgrupo conductores con sólo dos sanciones ya ve frenada la dinámica de obtención de la bonificación de puntos en el transcurso de dos-tres años, y los subgrupos de conductores con más de dos sanciones no sólo quedan fuera de las bonificaciones, sino que se encuentran en una tesitura preocupante desde el punto de vista de la seguridad vial por no haber asumido la peligrosidad de los comportamientos por los que han sido denunciados. Dentro de este grupo general, sí muestran capacidad de recuperación de puntos y de reinserción en la dinámica de mantenimiento en el sistema aquellos que optan por la realización de cursos de sensibilización y reeducación, pues la recuperación puede llegar a ser de 6 puntos.

- Los conductores con pérdida de vigencia declarada desde el 1 de julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2015, que son 214.150 en total, representan un 0,7% del censo de conductores.

El hecho de que casi el 1% del censo haya perdido el permiso es un dato destacable. Salvo excepciones (conductores noveles, concurrencia de infracciones muy graves), el permiso no se pierde por una o dos sanciones, sino por una reiteración de ellas, lo que implica falta de asimilación del reproche social, no asunción de la responsabilidad personal en los comportamientos peligrosos y carencia de la concienciación adecuada por parte del infractor.

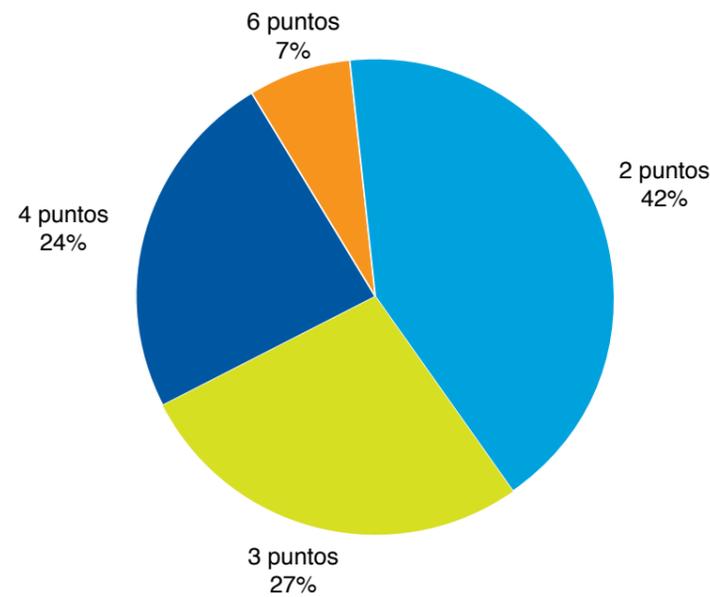
Casi el 1 % de los conductores han perdido el permiso en diez años por haberse quedado sin puntos.

2. Sanciones por el número de puntos que detraen

Siguiendo con la comparación entre los primeros cinco años de vigencia del permiso por puntos y los cinco últimos, se constata que las sanciones que detraen 2 puntos eran y son las más frecuentes, con un 42% respecto del total de sanciones que comportan pérdida de puntos.

Las sanciones que detraen 3 y 4 puntos reflejan valores similares con un 27 y 24% respectivamente. Las infracciones con 6 puntos, muy graves, suponen un 7%. Si los comparamos con los datos del último lustro referidos a los cinco primeros años de puesta en marcha del sistema del permiso por puntos, se aprecian ligeras diferencias. Destaca el mayor número de sanciones con detracción de 2 puntos y la disminución de sanciones con detracción de 3 puntos.

SANCIONES POR PUNTOS DETRAIDOS a 31/12/2015



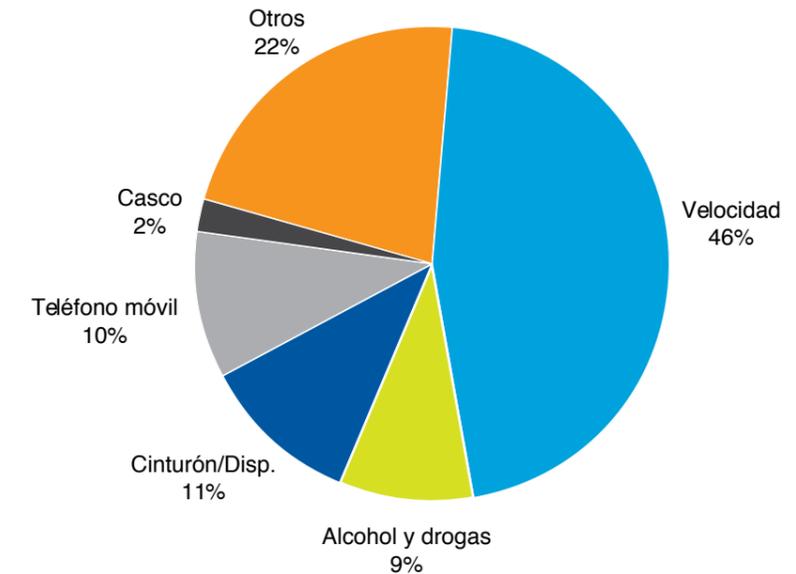
Datos correspondientes a los primeros cinco años:
2 puntos 37% · 3 puntos 35% · 4 puntos 19%

3. Sanciones por tipo de infracción

Casi la mitad de las sanciones impuestas por la Dirección General de Tráfico en estos diez años del permiso por puntos son debidas a infracciones por exceso de velocidad, representando un 46% sobre el total de infracciones registradas.

Le siguen las infracciones por no usar el cinturón de seguridad/sistema de retención (11%), el uso de teléfono móvil/dispositivos de sonido (10%) y la conducción habiendo consumido alcohol o drogas (9%).

PORCENTAJE DISTRIBUCIÓN SANCIONES POR TIPO INFRACCIÓN



3.1. Velocidad

De las sanciones de velocidad impuestas durante los diez años analizados, el 80% conllevan la detracción de 2 puntos, el 5% de 3 puntos, el 9% de 4 puntos y el 5% de 6 puntos.

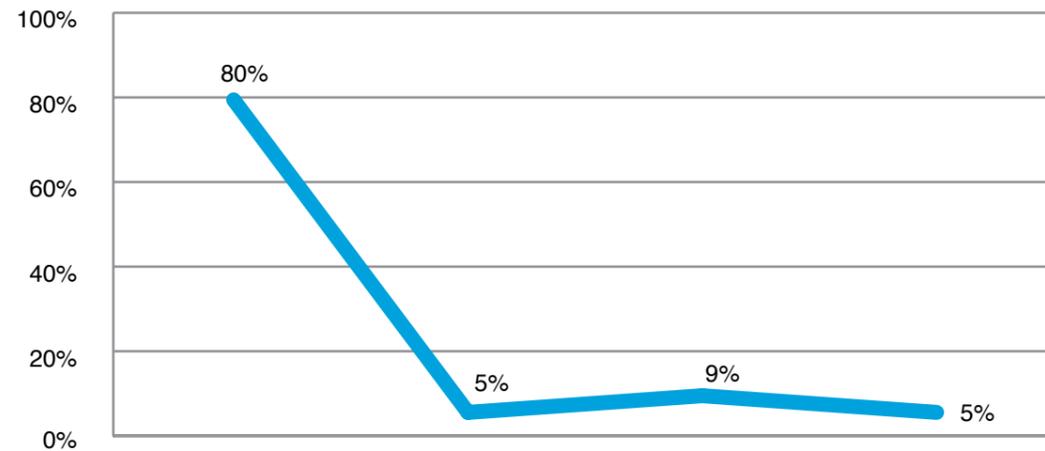
Dado que una parte significativa de los sistemas de control de velocidad fijos de la DGT se localiza en autopistas y autovías, generalmente con la limitación de velocidad de 120 km/h, se concluye que la gran mayoría de los excesos de velocidad que detraen puntos se centran en conductores que circulan entre 151 y 170 km/h.

No obstante, hay que tener en cuenta que en torno al 75% de los excesos de velocidad sancionados por la DGT corresponden a una franja inferior (excesos de velocidad entre 121 y 150 km/h), que únicamente se corrigen con multa de 100 euros y no llevan aparejada la pérdida de puntos.

Un dato a tener en cuenta es que un 14% de los excesos de velocidad denunciados son especialmente graves por corresponder a conductores que circulan en autopista o autovía por encima de 171 km/h. Aunque en este análisis no se ha profundizado al detalle en este tipo de infracciones, lo cierto es que más que corresponder en muchos casos a excesos de velocidad cuando existe limitación genérica en autopista o autovía, parece tratarse de excesos de velocidad cometidos cuando existen limitaciones más bajas, especialmente de 50 km/h, que son las que corresponden a travesías, o a 100 km/h, correspondientes a vías convencionales con arcén practicable de más de 1,5 metros de ancho.

El 5% de las sanciones por exceso de velocidad que señalan una detracción de 3 puntos corresponden a sanciones anteriores a la reforma de la Ley operada en el año 2009, pues desde esa fecha ya no hay detracción de 3 puntos por infracciones de velocidad.

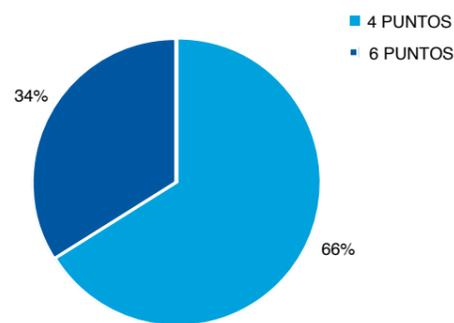
SANCIONES VELOCIDAD: DETRACCIÓN DE PUNTOS



3.2. Alcohol

Respecto al alcohol, el 66% de ellas han detráido 4 puntos y el 34% restante ha supuesto la detracción de 6 puntos.

SANCIONES ALCOHOL: PUNTOS SANCIÓN



La distribución de la detracción de puntos en esta infracción parece ofrecer resultados coherentes con la respuesta punitiva existente, significando que la Ley 6/2014, de 7 de abril, modificó el tratamiento sancionador (no el de los puntos) sobre alcohol.

De acuerdo con el Anexo II del texto refundido la detracción de 6 puntos corresponde a los siguientes valores en mg/l de aire espirado de:

- Más de 0,50, para conductores en general.

- Más de 0,30, para profesionales y conductores con permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad.

Y la detracción de 4 puntos corresponde a los siguientes valores en mg/l de aire espirado de:

- Superiores a 0,25 y hasta 0,50, para conductores en general.

- Superiores a 0,15 y hasta 0,30, para profesionales y conductores con permisos de conducción, con menos de dos años de antigüedad.

3.3. Teléfono móvil

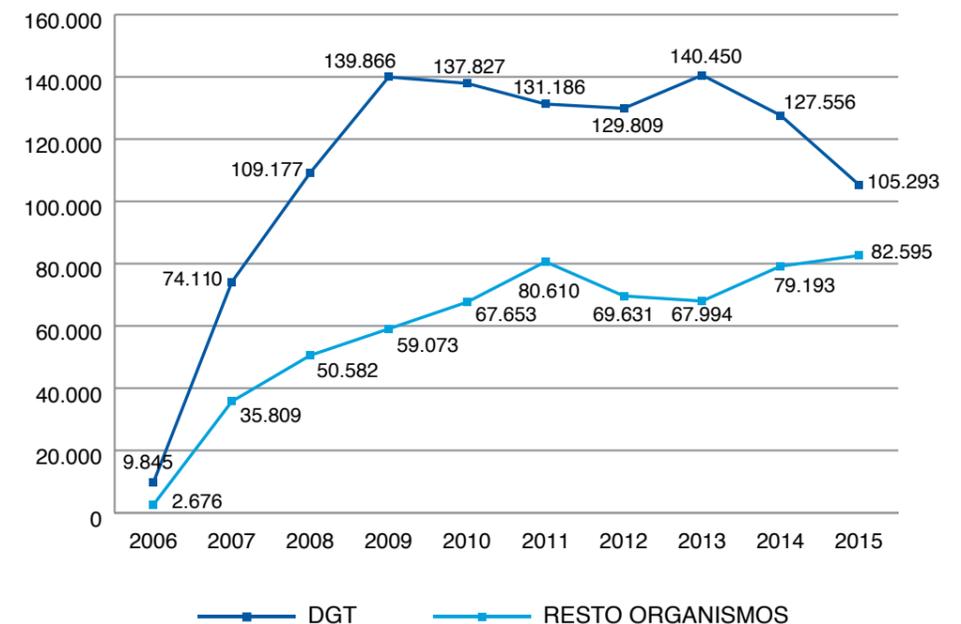
El uso del teléfono móvil en la conducción es una infracción que cada día gana más

protagonismo. Cualquier conductor, ya sea de ciudad o de carretera, puede observar que se trata de una conducta no excepcional.

Si hace diez años los teléfonos básicamente se utilizaban para llamadas, hoy en día los modernos smartphones sirven, además de para las llamadas, para mensajes, aplicaciones, internet... Una de las consecuencias de que los dispositivos móviles incorporen cada vez más utilidades es que el conductor tiene más riesgo de distraerse con su uso, y, por ello, hay un mayor número de accidentes provocados por esta causa.

En el 2006 los agentes de la autoridad de los distintos Cuerpos policiales denunciaron 12.521 infracciones por uso del teléfono móvil; en el 2015 fueron 187.888. Los datos son muy elocuentes.

Nº DE SANCIONES POR USO DE TELÉFONO MÓVIL

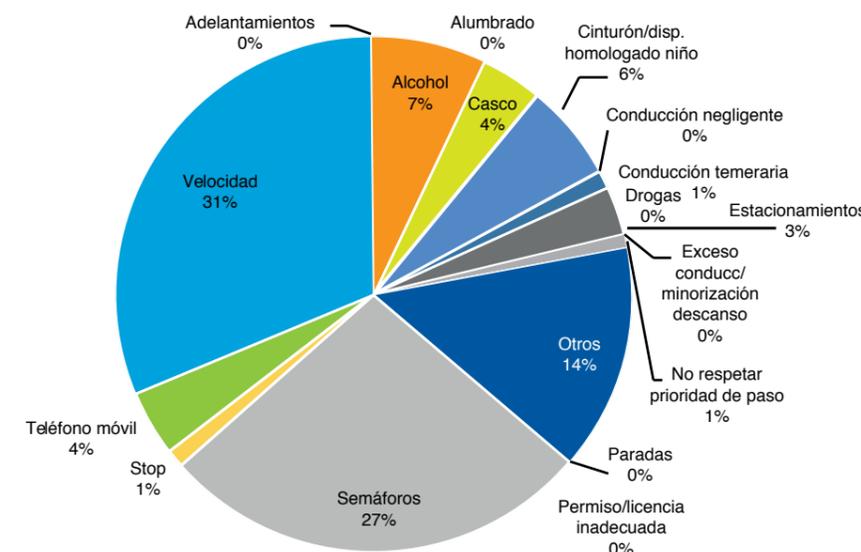


4. Infracciones en vías urbanas que detraen puntos

Sin entrar en el detalle del número total de sanciones comunicadas en estos diez años a la DGT, la distribución porcentual de los tipos de infracciones en zonas urbanas es la siguiente:

TIPOS DE INFRACCIONES	SUMA TOTAL DE INFRACCIONES	SUMA TOTAL DE PUNTOS
Semáforos	26,76%	32,06%
Velocidad	31,33%	24,59%
Otros	13,88%	13,63%
Alcohol	6,76%	9,65%
Cinturón/dispositivo homologado niños	6,43%	5,78%
Casco	4,02%	3,61%
Teléfono móvil	4,02%	3,61%
Conducción temeraria	1,01%	1,82%
Estacionamientos	2,99%	1,79%
No respetar prioridad de paso	1,07%	1,29%
Stop	0,95%	1,14%
Drogas	0,31%	0,56%
Conducción negligente	0,24%	0,28%
Adelantamientos	0,07%	0,09%
Alumbrado	0,09%	0,06%
Paradas	0,05%	0,03%
Exceso conducción/minoración descanso	0,00%	0,00%
Permiso/licencia inadecuados	0,00%	0,00%
Total general	100,00%	100,00%

PORCENTAJE DE INFRACCIONES VÍA URBANA POR TIPOLOGÍA



Hay algunos aspectos que conviene destacar:

- En vías urbanas, las infracciones que detraen puntos son una minoría respecto del total de denuncias. Con carácter general, se estima que en torno al 80% de las infracciones sancionadas por las entidades locales corresponden a vulneración de normas sobre paradas/estacionamientos y, cada vez más, a accesos a zonas restringidas, que no llevan detracción de puntos en ninguno de los supuestos.

- Conforme aumenta el número de habitantes de una población, aumenta la proporción de infracciones captadas por medios técnicos (radares, foto-rojo, cámaras de control de accesos a zonas restringidas o de vigilancia de carril bus, etc.).

Por este motivo, y también con carácter general, las grandes ciudades son las que comunican a la DGT, en mayor número, sanciones con detracción de puntos por infracciones de exceso de velocidad (ya sean 2, 4 o 6 puntos) y por no respetar la fase roja del semáforo (4 puntos). Y, por tratarse precisamente de grandes núcleos urbanos, estas

dos infracciones suponen el 58% del total de sanciones con detracción de puntos comunicadas por las entidades locales.

- Aunque la detracción de puntos por estacionamientos en lugares peligrosos para los peatones o la circulación, o en carriles reservados para el transporte público urbano, desapareció del catálogo de infracciones que detraían puntos en el año 2009, llama la atención en la estadística que todavía hoy supongan el 3% de las sanciones con puntos en el ámbito urbano.

En la actualidad, la página web de la Dirección General de Tráfico ofrece, con las fichas municipales, información acerca de las sanciones con puntos comunicadas al Registro de Conductores.

En zonas urbanas la velocidad y los semáforos en rojo son las infracciones más representativas.

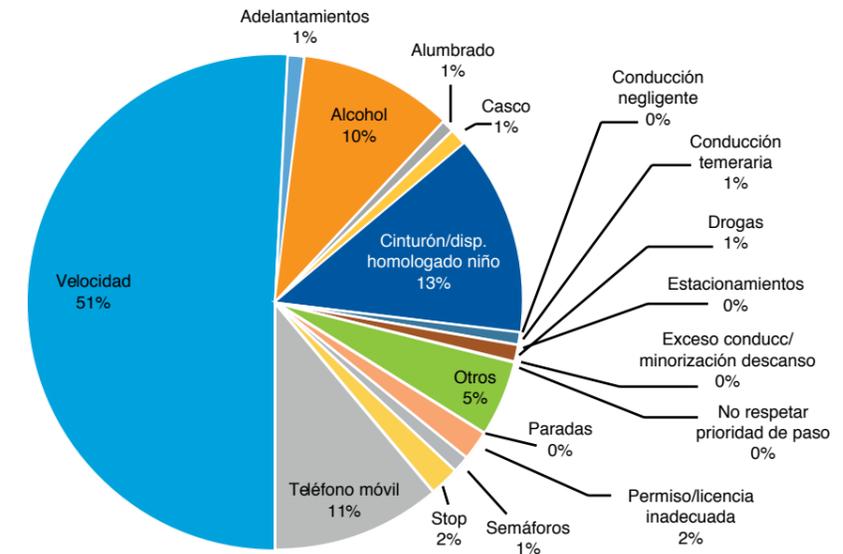
5. Infracciones en vías interurbanas que detraen puntos

También al margen de datos absolutos, la distribución de las infracciones que comunican el Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco, el Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de Tráfico es la siguiente:

TIPOS DE INFRACCIONES	SUMA TOTAL DE INFRACCIONES	SUMA TOTAL DE PUNTOS
Velocidad	51,07%	41,51%
Alcohol	9,64%	15,09%
Cinturón/dispositivo homologado niños	13,02%	13,10%
Teléfono móvil	11,20%	11,27%
Otros	5,40%	6,21%
Stop	2,39%	3,20%
Permiso/licencia inadecuados	1,64%	2,20%
Conducción temeraria	0,80%	1,62%
Casco	1,21%	1,22%
Drogas	0,55%	1,10%
Semáforos	0,78%	1,04%
Adelantamientos	0,58%	0,78%
No respetar prioridad de paso	0,38%	0,51%
Conducción negligente	0,33%	0,45%
Alumbrado	0,62%	0,41%
Estacionamientos	0,22%	0,15%
Paradas	0,12%	0,08%
Exceso conducción/minoración descanso	0,03%	0,07%
Total general	100,00%	100,00%

Suma de infracciones y puntos detraídos por la comisión de infracciones en vía interurbana comunicados por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, el Servei Català de Transít de la Generalitat de Catalunya y la Dirección General de Tráfico.

PORCENTAJE DE INFRACCIONES VÍA INTERURBANA POR TIPOLOGÍA



Respecto de las sanciones que detraen puntos en vía interurbana lo más destacables es:

- La diferente tipología de las infracciones más denunciadas en vía urbana respecto de las que se denuncian en vía interurbana, pues en ésta son los excesos de velocidad las infracciones más habituales, representando la mitad de las sanciones (un 51 % del total), frente a la vía urbana (31 %).
- Coincidiendo con las prioridades en política sancionadora y con el alineamiento de las que se contienen en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, las infracciones por consumo de alcohol suponen el 9,64% de las sanciones comunicadas a la DGT, el no uso de los cinturones de seguridad/ sistemas de retención infantil representa el 13% del total de sanciones con puntos, el uso del teléfono móvil acapara el 11% de ilícitos y tienen una representación mucho mayor (se puede decir que del doble en cada caso) que en vías urbanas.
- Las sanciones por presencia de drogas en el organismo están en claro aumento cada año, fruto de la política de vigilancia prioritaria de este

tipo de conductas, y suponen ya el 0,55% de las infracciones.

- Las sanciones por no uso del casco de protección suponen sólo el 1,21% de las sanciones comunicadas en vías interurbanas, frente a un porcentaje mucho más alto (4,02% en vías urbanas). Parece claro que no usar el casco es una infracción más típica de la ciudad, y por ello los agentes denuncian en mayor medida.

- Por el contrario, no respetar los semáforos, que en vía urbana representa más de un cuarto de las detraiciones de puntos (27%), tiene casi nula presencia en vía interurbana.

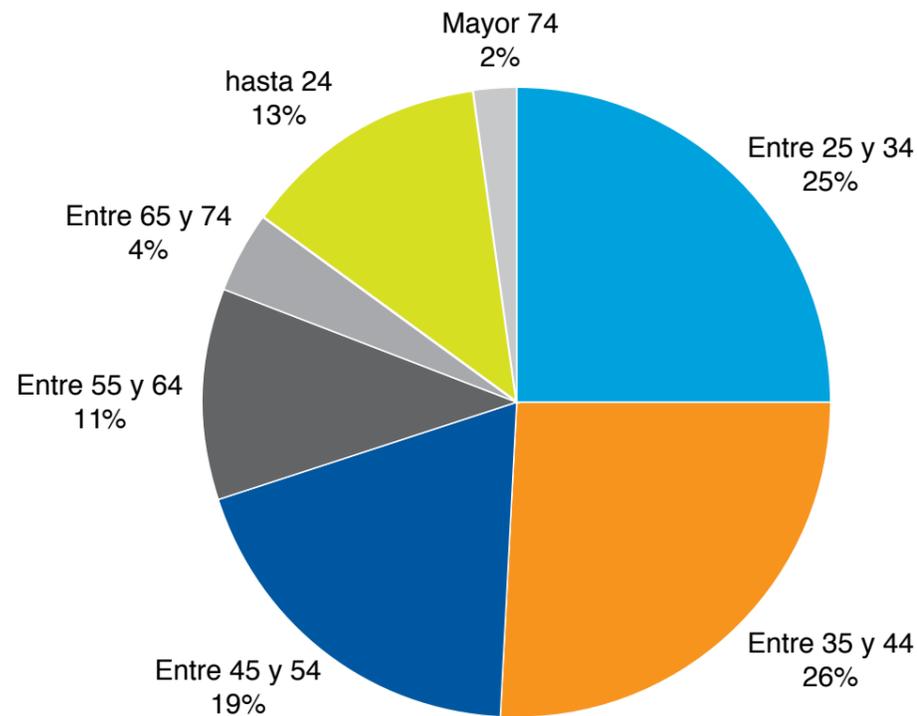
En carretera, la velocidad es la infracción más destacada, pero el alcohol y el teléfono móvil son también importantes.

6. Perfil de los conductores que han perdido puntos

En la distribución por edades, el grupo de conductores que acumula el mayor número de sanciones con pérdida de puntos es el grupo de entre 35 y 44 años, con el 26%, seguido inmediatamente por el grupo de entre 25 y 34 años, con un 25%.

Si comparamos los datos con los del año 2011, el porcentaje se mantiene casi invariable para el grupo de edad de entre 35 y 44, con un 25%; sin embargo, en el grupo de entre 25 y 34 años, el porcentaje de infractores en 2011 fue del 31%.

DISTRIBUCIÓN DE SANCIONES POR GRUPOS DE EDAD

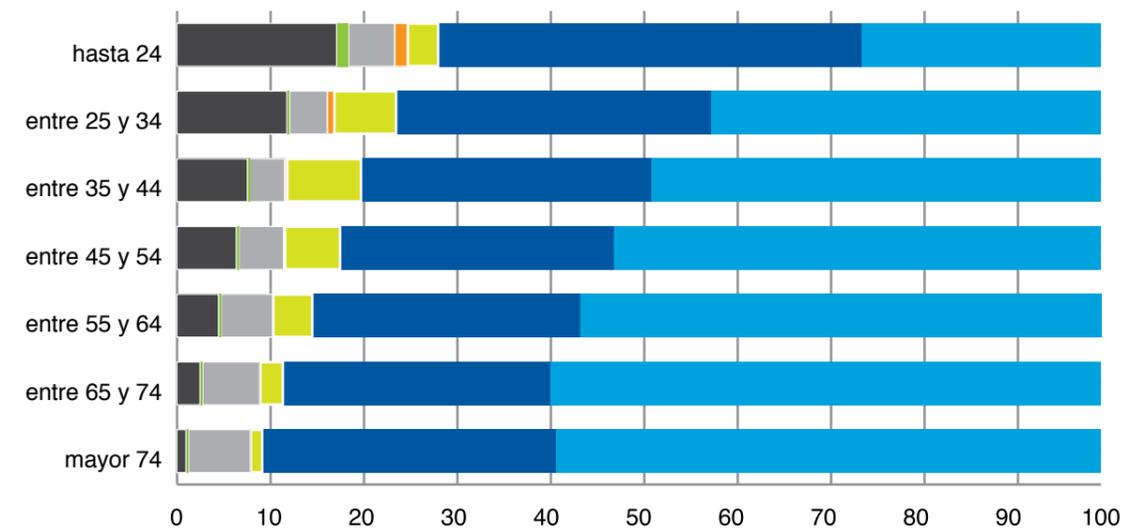


En la distribución estadística de las sanciones por tipo y grupos de edad que se muestra a continuación, se aprecia claramente el mayor impacto de las sanciones con detracción de puntos en el grupo de hasta 24 años por consumo de alcohol y drogas, sanciones cuyo porcentaje se va reduciendo a medida que los conductores tienen más edad.

Sin embargo, la representatividad en sanciones por exceso de velocidad es justo a la inversa, es decir, el volumen de sanciones con detracción de puntos por exceso de velocidad es del 26% en el grupo de hasta 24 años, frente al grupo de entre 65 y 74 años, con el 60% de sanciones. Entre los conductores de mayor edad, el porcentaje de infracciones por exceder las tasas permitidas de alcohol es del 3%.

Respecto del uso del teléfono móvil, los porcentajes de sanciones son curiosos: es bajo para los conductores de hasta 24 años (3%), sube considerablemente entre los conductores de entre 25 y 54 años (de media, 7%) y vuelve a bajar de forma notoria entre los que tienen más de 55. Parece, por tanto, que el uso del teléfono móvil se concentra en los conductores de mediana edad con varios años de permiso de conducción.

DISTRIBUCIÓN DE SANCIONES POR TIPO Y EDAD DEL INFRACTOR



	hasta 24	entre 25 y 34	entre 35 y 44	entre 45 y 54	entre 55 y 64	entre 65 y 74	mayor 74
Alcohol	17,33%	11,94%	7,67%	6,47%	4,55%	2,55%	1,03%
Casco	1,26%	0,28%	0,21%	0,24%	0,23%	0,24%	0,24%
Cinturón/SRI	5,00%	4,08%	3,81%	4,88%	5,62%	6,22%	6,72%
Drogas	1,38%	0,72%	0,23%	0,09%	0,02%	0,00%	0,00%
Móvil	3,37%	6,77%	8,07%	6,05%	4,30%	2,53%	1,32%
Resto	45,79%	34,01%	31,32%	29,53%	28,95%	28,91%	31,73%
Velocidad	25,86%	42,20%	48,68%	52,75%	56,34%	59,55%	58,95%

7. Conductores noveles

Un 2,7 % del total de las sanciones con detracción de puntos ha sido impuesto a conductores noveles (332.947). Hay que recordar que, a los efectos del permiso por puntos, conductor novel es aquel que tiene un permiso de conducción con antigüedad inferior a tres años, conforme establece el artículo 63.2.a) del texto refundido. Se le asignan de inicio 8 puntos.

El conductor novel, en general, es consciente de que dispone de un crédito de puntos inferior al de los conductores más experimentados, lo cual le sitúa en mayor predisposición al cumplimiento de la norma. Esta vulnerabilidad se concreta en que con dos sanciones anotadas puede haberse quedado sin permiso de conducir.

De los datos del porcentaje de sanciones por la tipología novel o no del conductor infractor hay que señalar:

- El exceso de velocidad es la infracción

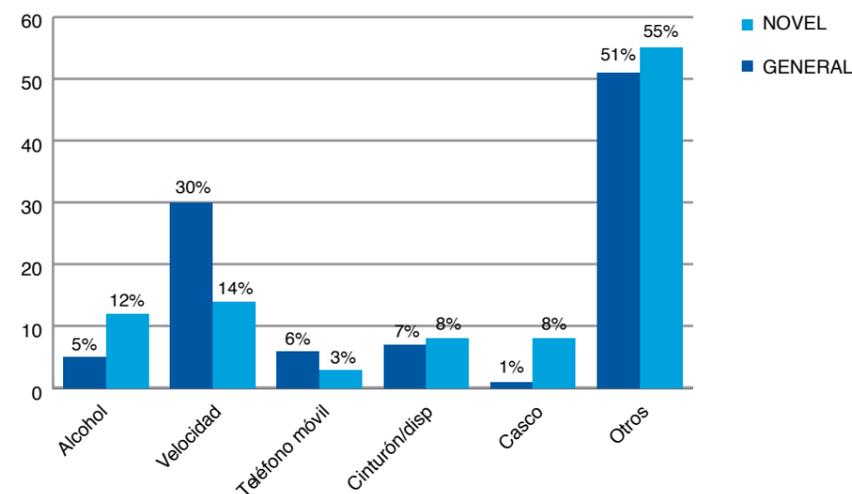
más cometida por los conductores noveles, con un 14%, pero este porcentaje es prácticamente la mitad del que existe entre los conductores con más experiencia, que es del 30 %.

- La segunda infracción es la relativa al consumo de alcohol, con un 12 %, porcentaje que es muy superior al que corresponde a los conductores más experimentados, que se sitúa en el 5 %.

- La no utilización del cinturón y la no utilización del casco se sitúan en un 8 %, siendo la infracción que presenta una mayor desproporción entre los colectivos novel-experimentado, pues en el resto de conductores el porcentaje es del 1 %.

- Como se ha apuntado anteriormente, los conductores noveles son sancionados por uso del teléfono móvil la mitad de veces porcentualmente respecto a los conductores con experiencia: entre los primeros el porcentaje es del 3 % y entre los segundos del 6 %.

PORCENTAJE DE SANCIONES POR TIPOLOGÍA CONDUCTOR NOVEL Y GENERAL



8. Pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos

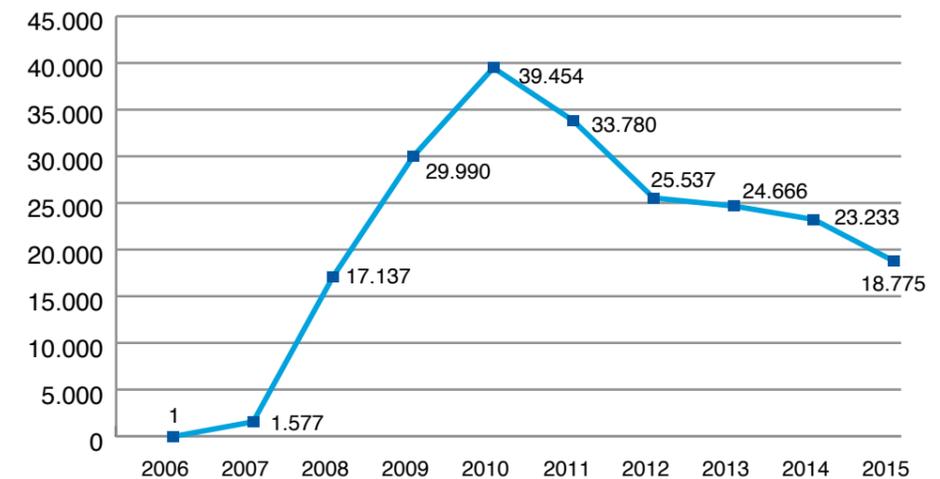
El sistema del permiso por puntos contempla la declaración de la pérdida de vigencia del permiso de conducción por haber perdido la totalidad de los puntos asignados como la medida más extrema, y tiene como objetivo principal alejar de la carretera a los conductores multirreincidentes. Este objetivo, recogido en la "Exposición de motivos" de la Ley 17/2005, de 19 de julio, se reforzó un año después de la puesta en marcha del permiso por puntos con la reforma del Código Penal en materia de delitos contra la seguridad vial (Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre), que cumplió desde entonces la función de asegurar este objetivo.

Un aspecto que hoy en día pasa desapercibido es que el permiso por puntos en general y las pérdidas de vigencia en particular fueron la causa directa de la eliminación de la tradicional medida

de suspensión administrativa del permiso de conducción por la comisión de infracciones graves o muy graves. Esta medida, que tenía una duración de uno a tres meses en función de la gravedad de la infracción, no tenía sentido con el nuevo modelo, y por ello fue suprimida por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.

Interesa destacar que, desde la puesta en marcha del sistema del permiso por puntos el 1 de julio de 2006, el aumento en el número de pérdidas de vigencia fue progresivo hasta el año 2010, momento en el que se produjo un punto de inflexión, reduciéndose progresivamente, cada año, el número de pérdidas de vigencia por agotamiento del saldo de puntos, hasta llegar a las 18.775 del año 2015.

NÚMERO DE PÉRDIDAS DE VIGENCIA EJECUTADAS



En el año 2015 hubo la mitad de pérdidas de vigencia que en el año 2010.

Los principales datos sobre las pérdidas de vigencia, son los siguientes:

- Los conductores con pérdida de vigencia ejecutiva desde el 1 de julio de 2006 representan un 0,8 % del total del censo de conductores.

- El número de conductores con 2 pérdidas de vigencia es de 8.759.

- El número de conductores con 3 o más pérdidas de vigencia es de 219.

Destaca el importante descenso de declaraciones de pérdida de vigencia que se ha producido en 2015 respecto de 2014. Posiblemente, uno de los factores que más haya podido influir en la progresiva concienciación de los conductores es la importancia de mantener su crédito de puntos. La preocupación de la Administración por que los conductores conozcan su saldo de puntos ha dado lugar a la puesta en marcha de iniciativas para asegurar el mejor conocimiento del saldo.

Sobre la evolución del número de pérdidas de vigencia y sobre la reducción que ha habido desde el año 2011 hay que señalar algunos aspectos relevantes:

- El aumento espectacular de las declaraciones de pérdidas de vigencia entre los años 2008 y 2010 se corresponde con el momento de incorporación masiva de las entidades locales al sistema del permiso por puntos. Esta incorporación conllevó que los numerosos infractores reincidentes dentro de cada ciudad fueran objeto de declaración de pérdida de vigencia por acumular varias sanciones en cortos períodos de tiempo.

- Sin duda, la reforma introducida en el sistema, en materia sancionadora, por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo,

que supuso la reducción de los supuestos de infracciones con pérdida de puntos de 27 a 20, fue también una de las principales causas de la bajada del número de pérdidas de vigencia, pues suprimió la pérdida de puntos en diversos supuestos de infracciones poco significativas desde el punto de vista de la seguridad vial. Numéricamente, la supresión de supuestos de estacionamiento redujo el número de puntos a nivel municipal.

- Otra medida contenida en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, para favorecer que los conductores no se quedaran sin saldo, fue aumentar el número de puntos a recuperar con los cursos, pasando de 4 a 6. Con esta medida, los conductores que disponían de pocos puntos tuvieron más margen para mejorar su crédito y no verse abocados a la pérdida de vigencia del permiso de conducción.

- Además de medidas de tipo legal, la DGT, consciente de que el número de pérdidas de vigencia era elevado en el año 2010, puso en marcha una serie de iniciativas a nivel de gestión para reconducir la situación:

1. Se mejoró la información que mostraba el sistema informático a los agentes de la autoridad, con el fin de que estos pudieran actuar de forma más segura en los casos de pérdidas de vigencia que no habían podido ser notificadas personalmente. Esta medida redujo los supuestos de imputación por delito de conducción tras haber sido declarada la pérdida de vigencia (artículo 384 del Código Penal).

2. Se informó desde las Jefaturas Provinciales de Tráfico del saldo de puntos a todos los ciudadanos que acudían a estas oficinas a realizar cualquier trámite y accedían a recibir esta información.

3. Se puso en marcha la remisión de cartas informativas a los conductores que disponían de 1, 2 o 3 puntos de saldo. Estas cartas alertan al ciudadano de su peligrosa situación ante el permiso de conducción.

Respecto del número de conductores en situación de pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos, los objetivos de la DGT han sido los siguientes:

1. Hacer que las pérdidas de vigencia sean la herramienta básica para alejar de la circulación a los conductores reincidentes, encauzándoles hacia un sistema de reeducación y sensibilización eficaz. Es decir, establecer medidas para que vuelvan a conducir cuando hayan asumido comportamientos adecuados.

2. Favorecer el conocimiento del saldo de puntos, con objeto de que los conductores en situación más comprometida sepan cuál es el crédito de puntos de que disponen.

3. Adecuar el número de declaraciones de pérdida de vigencia a la sostenibilidad que le pueden proporcionar los ámbitos judicial y administrativo. Un número excesivamente alto de pérdidas de vigencia pone en riesgo al propio sistema, por lo que, cuando se ha constatado peligro en este sentido ha sido necesario introducir medidas legales o de gestión correctoras.



9. Consulta del saldo de puntos

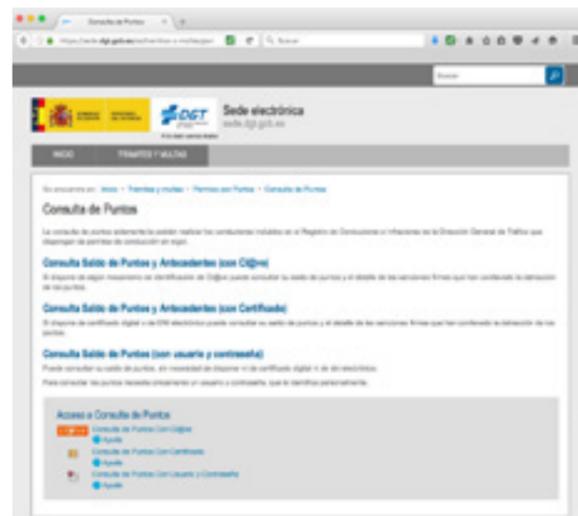
El objetivo básico del permiso por puntos es que los conductores conozcan de manera fiel, en cada momento, los puntos que tienen de saldo. Este objetivo es garantía de credibilidad y de buen funcionamiento del propio sistema ante los ciudadanos.

En la actualidad, los medios de que disponen los conductores para conocer sus puntos son variados:

- Consulta presencial en las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico.
- Consulta a través de un representante, utilizando el Registro de Apoderamientos de la DGT.
- Consultas que los conductores pueden realizar a través de la página web www.dgt.es. Este sistema ya se ideó en la propia Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se creaba el permiso por puntos, y

supuso un gran impacto en la gestión sancionadora, debido a que esta consulta *online* obligaba a las Administraciones públicas con competencia en materia de tráfico a una gran agilidad en la tramitación y en la comunicación de las sanciones que detraían puntos.

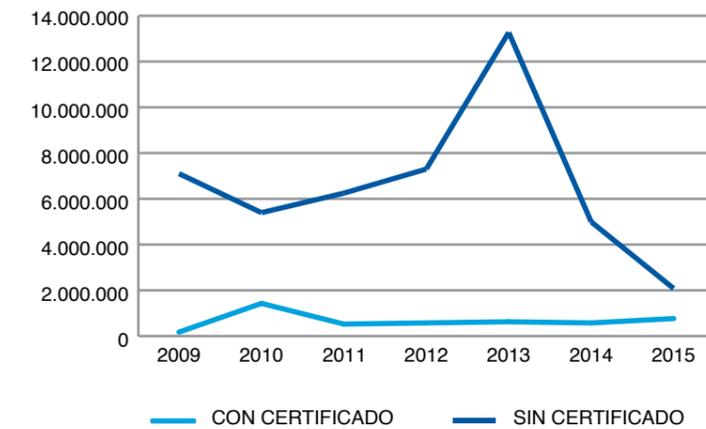
La necesidad de que el saldo de puntos a que accedía el ciudadano fuera el real en cada momento fue una de las causas de la reforma integral del procedimiento sancionador operado con la Ley 18/2009, de 23 de noviembre. En el gráfico se puede apreciar el destacado número de consultas realizadas durante 2012, año en que se produjo la bonificación a 15 puntos para todos aquellos conductores sin infracciones con detracción de puntos en los últimos tres años. Asimismo, pudo influir en el gran número de consultas las campañas realizadas por aseguradoras con ofertas para los conductores cuyo saldo disponible fuera de 15 puntos, que llevó a miles de ellos a verificar su saldo en la página web de la DGT.



En el año 2011 comenzaron a enviarse cartas a los conductores con 3 o menos puntos.

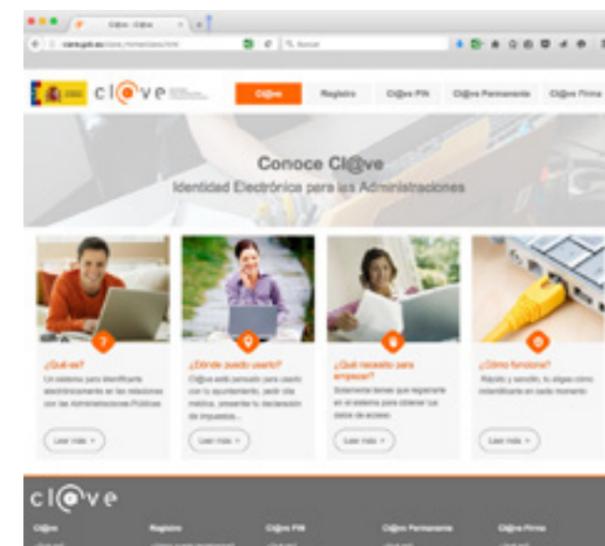
Desde que en 2006 se puso a disposición del ciudadano la consulta del saldo de puntos por internet se han realizado 51.908.516 consultas. De este número, el 90% de accesos se ha realizado utilizando el sistema de «usuario y contraseña», sin certificado electrónico.

Nº CONSULTAS SALDO PUNTOS A TRAVÉS DE WWW.DGT.ES



En diciembre de 2014, la DGT fue uno de los organismos pioneros en ofrecer servicios a los ciudadanos a través del Cl@ve, siendo la consulta del saldo de puntos, por su gran impacto entre los conductores, el trámite elegido para debutar en el nuevo sistema.

En el año 2016, el acceso al saldo de puntos a través de «usuario y contraseña» propio de la DGT dejará de existir y pasará a prestarse a través del Cl@ve de manera exclusiva.



Los ciudadanos pueden conocer su saldo de puntos con el sistema cl@ve.

10. Cartas informativas a conductores

Desde el inicio del permiso por puntos se puso en marcha la remisión de cartas a los conductores que disponían de un saldo de 6 puntos o inferior. El objetivo de estas cartas era doble:

1. Favorecer el conocimiento del saldo de puntos entre los conductores que habían traspasado el umbral de tranquilidad del sistema.

2. Avisar a los conductores afectados de que habían pasado a estar en una zona de riesgo. Por ello, las cartas aconsejan sobre la necesidad de adecuar los comportamientos para no volver a reincidir en infracciones y recuerdan la posibilidad de realizar un curso de sensibilización y reeducación.

En total se han enviado un total de 337.706 cartas informativas a los conductores cuyo saldo de puntos es de 4, 5 o 6 puntos. De esta cifra, un 1% han sido enviadas a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV), y el 99% restante de las cartas han sido enviadas por correo ordinario.

Cuando en el año 2010 se advirtió del creciente número de declaraciones de pérdida de vigencia, la DGT puso en marcha el envío de cartas a los conductores con saldo de 1, 2 o 3 puntos. Estas cartas refuerzan el mensaje del peligro grave de la situación en la que se encuentra el conductor, quien si no adecúa su comportamiento de manera urgente puede perder el permiso. Desde entonces se han enviado un total de 106.544 cartas informativas de este tipo.

11. Bonificaciones masivas de puntos

El 1 de julio de 2009, al cumplir el permiso por puntos tres años de vigencia, aquellos conductores que disponían de un saldo de 12 puntos, al no haber sido sancionados por ninguna

infracción con detracción de puntos, recibieron dos más, pasando a 14 puntos de saldo. Unos 21 millones de conductores se beneficiaron de esta medida.

Además, el 1 de julio de 2012, 16.910.115 conductores, un 59,3% del total del censo en esa fecha, obtuvieron un punto más de bonificación, llegando hasta el máximo de 15 puntos.

Correspondía a aquellos conductores que ya obtuvieron la bonificación de 2 puntos el 1 de julio de 2009, al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que implicaran pérdida de puntos, y que, además, habían continuado los tres años siguientes sin cometer ninguna infracción con detracción de puntos.

12. Recuperación de permiso tras la declaración de pérdida de vigencia

Cuando el Jefe Provincial de Tráfico de la provincia declara la pérdida de vigencia del permiso de conducción por agotamiento del saldo de puntos, el conductor deja de poder conducir legalmente. La Ley establece tres requisitos para volver a obtener el permiso:

1. Superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación.

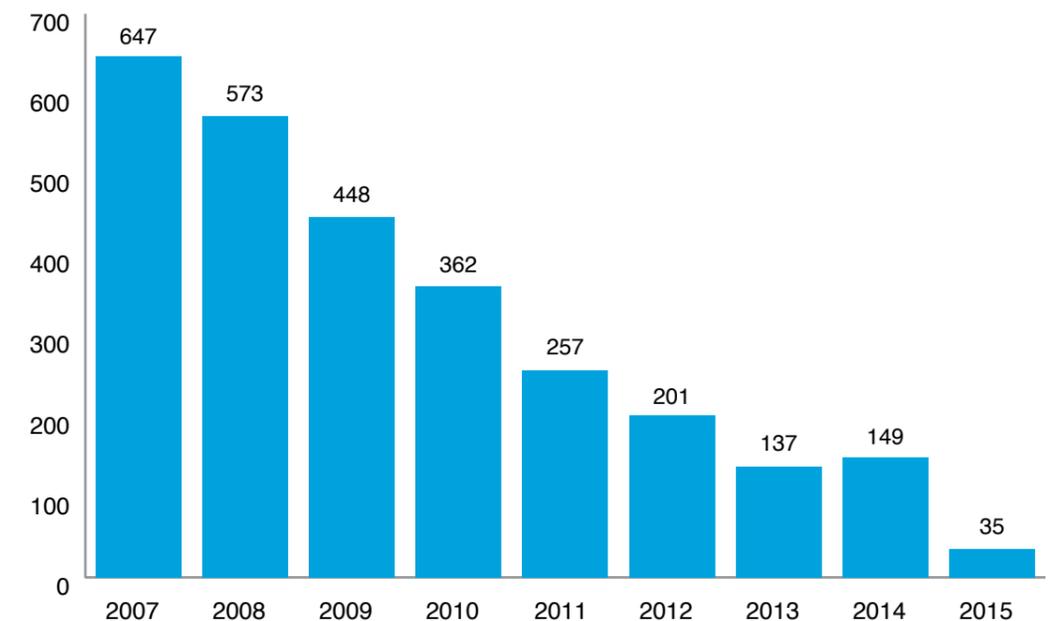
2. Superación de una prueba específica en la Jefatura de Tráfico.

3. Transcurso mínimo de seis meses, a contar desde la fecha de la declaración de la pérdida de vigencia (tres meses en los casos de

conductores profesionales).

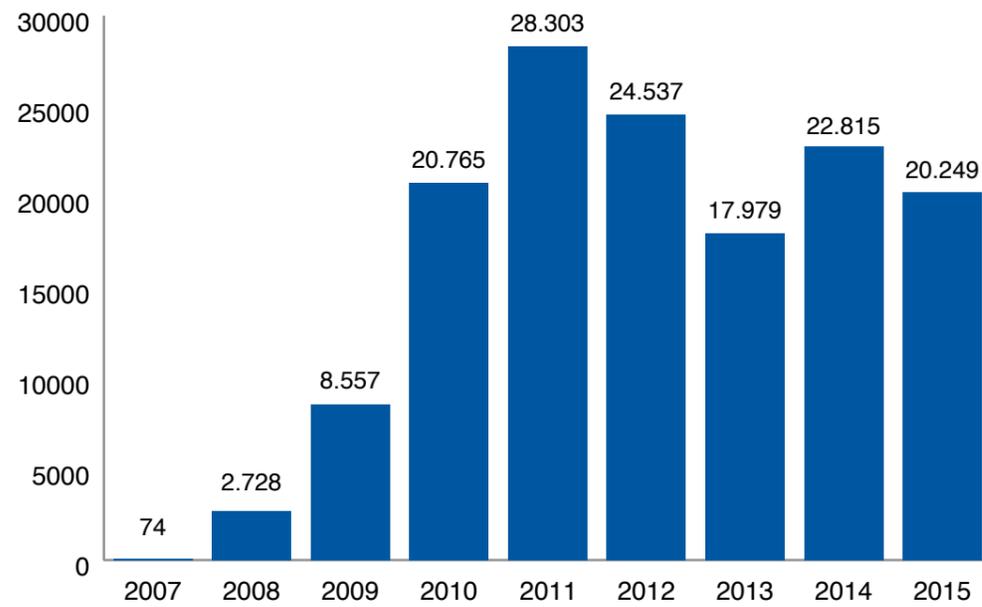
El ciudadano afectado maneja los plazos. El gráfico muestra la evolución positiva en el descenso del número de días para recuperar el permiso de conducción, desde los 647 en 2007 hasta los 35 del 2015.

Según se ha ido afianzando el sistema del permiso por puntos, los ciudadanos han ido asimilando el hecho de que las consecuencias de conducir sin permiso son muy graves (delito tipificado en el artículo 384 del Código Penal) y esto ha contribuido a la credibilidad del propio sistema.



■ Tiempo medio de recuperación del permiso de conducción (días)

Cuando el conductor pasa a tener 6 o menos puntos se le envía una carta informativa. Se han remitido 106.544 desde el año 2006.



■ Nº de Recuperaciones de Pérdida de vigencia

Otro dato a destacar es el de cuántos conductores que han perdido el permiso por agotamiento del saldo de puntos vuelven a obtenerlo transcurridos los plazos y los trámites indicados. Durante los primeros años de puesta en marcha del permiso por puntos se constataba que un porcentaje

significativo de conductores a los que se les declaraba la pérdida de vigencia no volvían a reintegrarse al sistema, aunque fuera tarde. En los últimos años, se constata la tendencia contraria: hay más ciudadanos que recuperan el permiso que pérdidas de vigencia declaradas.

Desde el año 2007, conducir con teniendo declarada la pérdida de vigencia del permiso por haber agotado el saldo de puntos es delito. Ha sido un aspecto clave para dar credibilidad al sistema.



5. EL PERMISO POR PUNTOS EN EUROPA. HORIZONTE DE UN PERMISO POR PUNTOS EUROPEO.



1. Herramienta comunitaria para la reducción de la siniestralidad

A nivel europeo ha de mencionarse de modo obligado el Proyecto BestPoint, cofundado por la Dirección General para la Movilidad de la Comisión Europea. Este proyecto culminó en septiembre de 2012 con la publicación del Cuaderno sobre Buenas Prácticas en los Sistemas de Permisos de Conducción por Puntos, en el cual se ofrece una visión global y precisa de esas prácticas recomendadas y constituye el resultado final del proyecto. Está basado en estudios científicos de evaluación, teorías psicológicas y del aprendizaje, consideraciones y experiencias de expertos nacionales e información sobre las actuales prácticas en los diversos países de la Unión Europea.

Así pues, se convierte en un libro de referencia para diseñar o modificar el sistema de permiso por puntos y sirve, a su vez, como estructura a nivel europeo para fomentar un intercambio de información sobre infracciones y puntos entre los Estados miembros. Actualmente, 22 de los 28 Estados miembros de la Unión Europea cuentan con un sistema de permiso por puntos y en breve nuestro vecino Portugal, tras un año de adaptación, lo tendrá en vigor. Todos ellos difieren entre sí en aspectos tan importantes como el recuento de puntos (algunos suman puntos, otros restan), la consideración especial de conductores noveles o experimentados y los criterios para determinar qué infracciones detraen puntos. Puede decirse que en todos los países que han implantado un sistema de permiso por puntos ha habido una gran reducción en los accidentes de tráfico dentro del primer año, pero transcurrido este los efectos suelen diluirse. A pesar de todo, los estudios y datos disponibles al respecto son escasos.

Las conclusiones del Proyecto BestPoint aconsejan, para asegurar la efectividad del sistema del permiso por puntos, una serie de medidas que pueden encuadrarse dentro de diferentes áreas de análisis:

1. Infracciones y puntos: Se deben incluir solamente infracciones que tengan una directa relación con los accidentes o la gravedad de los mismos y se recomienda relacionar el número de puntos con la relevancia de la infracción para causar accidentes o lesiones. El período de tiempo para recuperar los puntos perdidos no debería ser menor a un año y es preciso que esté relacionado con la gravedad y la frecuencia de las infracciones cometidas.

2. Colectivos a los que se aplica el sistema: El sistema se aplica tanto a conductores noveles como a experimentados y profesionales, si bien existen unas condiciones específicas según los colectivos. Afecta sólo a titulares de licencias o permisos de conducción, aunque se plantea si debería aplicarse la detracción de puntos a aquellas personas que cometen la infracción cuando no tienen la autorización para conducir y más tarde obtienen una licencia o permiso. En relación a los infractores reincidentes, se aconseja la realización de un diagnóstico psicológico y cursos de mejora de la conducción dirigidos a cambiar la actitud y el comportamiento antes de restituirles el permiso de conducción. Es de destacar, como conclusión del proyecto en este aspecto, que para los reincidentes en materia de alcohol o drogas se hace necesario averiguar si hay detrás una adicción o dependencia, que requeriría un tratamiento especial (normalmente, fuera del permiso por puntos), como programas de rehabilitación con asistencia psicológica específica.

22 Estados de la Unión Europea disponen de sistemas de permiso por puntos. Se consolida como herramienta europea de mejora de la seguridad vial.

3. Métodos y niveles de aplicación efectiva del sistema:

Para hacer que funcione un sistema de permiso por puntos es necesario lograr una aplicación realmente efectiva del sistema. Un elemento esencial para ello es que los conductores perciban un riesgo real de que van a ser denunciados si cometen una infracción, para lo que son muy efectivas las campañas publicitarias o de comunicación en los medios de las medidas que se van a tomar para la aplicación del sistema. También habrá de informarse a los usuarios sobre las normas de circulación. La instalación de radares o cámaras de vigilancia de tráfico y pruebas de alcoholemia aleatorias son indispensables para aplicar de modo efectivo el sistema del permiso por puntos.

4. Medidas intermedias y de rehabilitación: Se recomienda llevar a cabo una serie de medidas en cuatro pasos para hacer que el permiso por puntos tenga una aplicación más efectiva:

- Enviar a los conductores cartas informativas cada vez que pierden o ganan puntos y cartas de aviso cuando se aproximan al umbral en el que es recomendado hacer un curso de reeducación vial.

- Cursos obligatorios de mejora de la conducción cuando se cometan determinadas infracciones muy graves, independientemente de que conlleven o no una retirada del permiso, enfocados más al comportamiento y la actitud que a los conocimientos y habilidades.

- Retirada del permiso durante un período de tres a doce meses (pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos).

- Participación obligatoria en cursos de rehabilitación a fin de recuperar la autorización administrativa para conducir.

Como se ha dicho, los cursos deben centrarse más en el comportamiento y la actitud que en los conocimientos y habilidades. Para los infractores con un problema potencial de drogas o alcohol o un desorden de personalidad, debe incluirse un examen médico-psicológico y seguimiento continuado del comportamiento.

5. Organización, administración y seguimiento:

Debe ser la Administración central la que gestione un registro único de conductores e infractores para todo el país, con un potente sistema informático capaz de tramitar íntegramente el permiso por puntos, aplicando procedimientos automatizados que sean claros, simples y rápidos. Así mismo, se debe asegurar un fácil acceso para los infractores que quieran conocer su saldo actualizado. Dentro de este proyecto, se plantea como perspectiva de futuro para alcanzar un permiso por puntos europeo armonizado para toda la Unión Europea, la necesidad de dar cinco pasos imprescindibles:

1. Las autoridades del Estado miembro donde se cometa la infracción pasan la información sobre ciertas infracciones al de residencia del conductor.

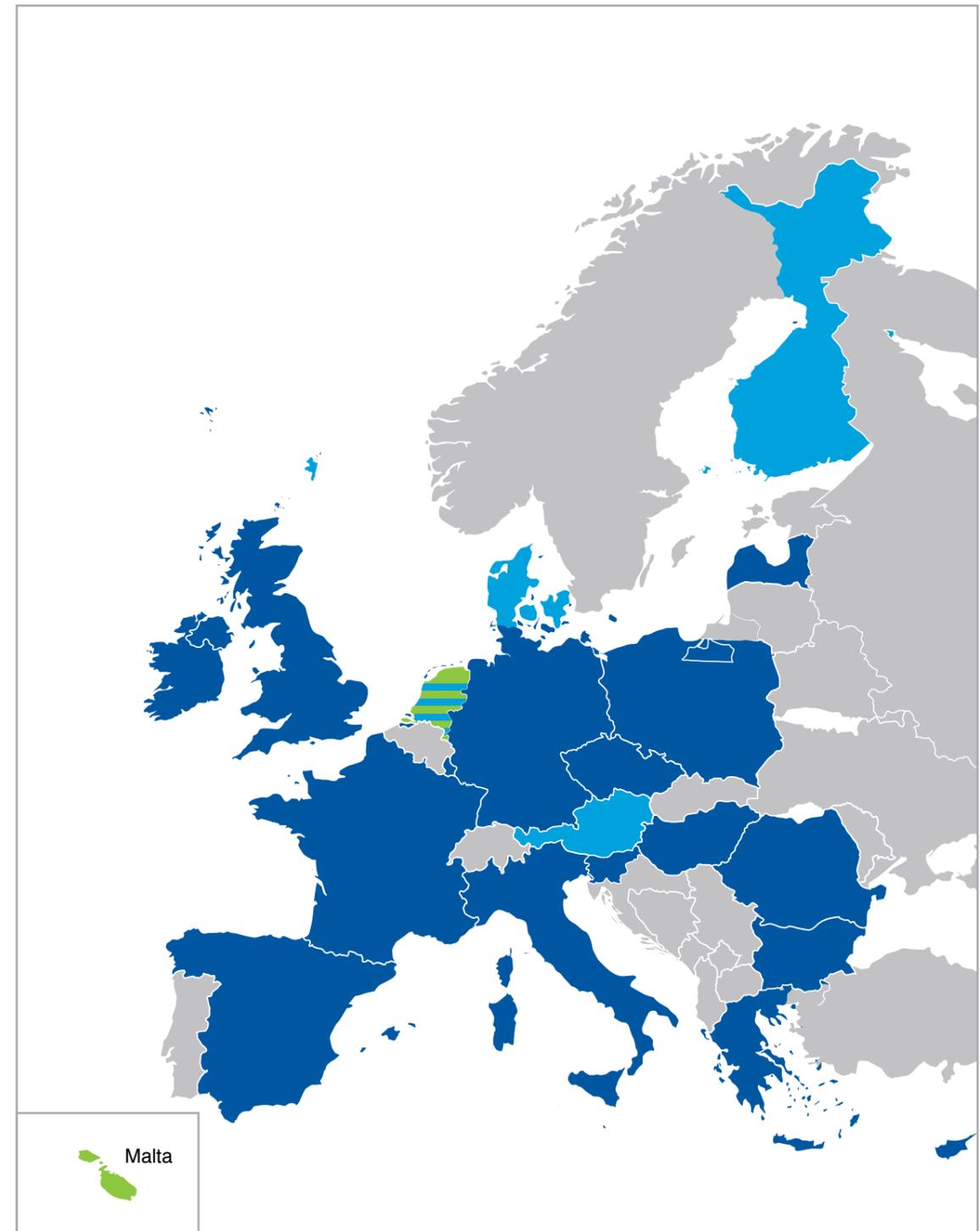
2. La Comisión Europea recomienda que todos los Estados miembros adopten un sistema de permiso por puntos que recoja los resultados del Proyecto BestPoint para desarrollar con la máxima efectividad el permiso por puntos.

3. Las autoridades nacionales crean una autorización virtual de conducción para cada infractor que sea parado por primera vez (basado en las experiencias de Reino Unido, Italia, República Checa y Luxemburgo).

4. Cada Estado miembro tiene un sistema de permiso por puntos que incluye, al menos, un mínimo de infracciones, pero cada uno puede decidir el número de puntos por infracción. Una tabla de conversión permitirá que exista un intercambio de puntos entre los Estados miembros.

5. Como escenario a largo plazo, habrá un único y vinculante sistema de permiso por puntos a nivel de la Unión Europea, incluyendo medidas de intermediación y rehabilitación, para todos los Estados miembros.

En junio de 2016 se ha puesto en marcha el permiso por puntos en Portugal.



- Sistema aplicable a todos los conductores
- Sistema aplicable sólo a conductores noveles
- Sistema alternativo a puntos

2. Derecho comparado

Para realizar un estudio de derecho comparado, hemos elegido a los Estados miembros que pueden ser más representativos de cómo funcionan los diferentes sistemas de permiso por puntos en la Unión Europea. Para ello, centramos nuestro análisis en diferentes aspectos del sistema, poniendo en relación los implantados en Alemania, Austria, Francia, Italia, Luxemburgo y Reino Unido, aunque debemos destacar que, de estos países, sólo Reino Unido tiene tasas de mortalidad por accidente de tráfico inferiores a las españolas. Por el contrario, Suecia, Dinamarca, Holanda e Irlanda, con tasas también iguales o inferiores a las nuestras, tienen variados grados de introducción del sistema de permiso por puntos como se muestra en el mapa previo.

2.1. Concepto y encuadre legal del sistema:

En este apartado vamos a observar la introducción de los sistemas de permiso por puntos en la regulación legal de cada Estado miembro objeto del estudio y su configuración dentro del mismo.

En **España**, la regulación del permiso por puntos queda establecida en una norma con rango legal, la Ley 17/2005, de 19 de julio, que lo conceptúa como un sistema progresivo de pérdida de vigencia de la autorización administrativa exigida para conducir vehículos a motor, basado en la firmeza de las sanciones impuestas al conductor por la comisión de ciertas infracciones graves y de todas las muy graves. Tiene carácter punitivo y eminentemente reeducador.

Alemania también introdujo el sistema a través de una regulación legal en 1974, revisada en 1999 y en 2013.

Austria pretende implementar un sistema unitario y transparente que se centre en los infractores reincidentes más directamente relacionados con el

riesgo de producción de accidentes. Fue introducido en julio de 2005.

Francia contempla como objetivos evitar la reincidencia en comportamientos peligrosos para la seguridad vial (función educativa en busca de la mejora del conocimiento de las normas de tráfico) e incidir en la importancia de la responsabilidad del conductor, ya que las vías son compartidas por todos los usuarios. El sistema fue introducido el 1 de julio de 1992. Por otra parte, es justo reconocer que el permiso por puntos francés fue el modelo que se tomó como referencia más directa para el sistema español en el año 2006, aunque en el país vecino no se contemplan las bonificaciones por la no comisión de infracciones.

En **Italia**, el sistema se introdujo el 1 de julio de 2003 por norma de rango legal. Pretende introducir fuertes medidas de seguridad vial y prevenir los comportamientos irresponsables de los usuarios de las vías. Más que sancionar a los conductores, busca modificar su comportamiento como medida complementaria al sistema sancionador ya vigente.

En **Luxemburgo**, los objetivos son la prevención, la selección y la corrección. El sistema fue introducido el 1 de noviembre de 2002 y la definición no está fijada legalmente.

En **Reino Unido**, aunque el objetivo es mejorar la seguridad vial, la definición no está fijada legalmente. El sistema se introdujo en 1972 y los puntos son reflejados en el permiso de conducción. La mayoría de los Estados miembros utilizan el sistema como herramienta de prevención y algunos también para corregir los comportamientos infractores de los conductores reincidentes. En cualquier caso, el permiso por puntos se introduce principalmente para proveerse de medidas que garanticen una mayor seguridad vial.

Uno de los problemas para converger hacia un permiso por puntos europeo es que cada legislación nacional es muy distinta. El camino no va a ser fácil.



En algunos países las infracciones no restan puntos, suman.

2.2. Cálculo de puntos. Criterios para *detraer o sumar puntos*

Vamos a observar que cada Estado miembro tiene una lista distinta de infracciones que conllevan la retirada o acumulación de puntos y que la mayoría la establece en función de la gravedad de la infracción cometida. También vamos a ver el período de tiempo durante el cual los puntos se mantienen *detraídos* o acumulados en la autorización administrativa para conducir.

En **España**, los puntos se van descontando de la autorización administrativa para conducir. La clasificación de las infracciones que conllevan retirada de puntos es clara y accesible para cualquier conductor y el crédito inicial de puntos está determinado legalmente. Los anexos II y IV de la Ley 17/2005, de 19 de julio, fijan el número de puntos a *detraer* por cada infracción.

No se *detraerán* más de 8 puntos en un sólo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves previstas específicamente en la Ley.

En **Alemania**, los puntos se van acumulando. Debido al impedimento de su borrado y al sistema establecido de *bonus/malus*, el cálculo de los puntos es complejo y no es transparente. Según la gravedad de la infracción y el riesgo causado para la seguridad vial, se establece un número determinado de puntos acumulables.

En caso de comisión de varias infracciones en el mismo día, sólo se acumularán los puntos de la más grave.

En **Austria**, los puntos se acumulan. Por cada infracción se suma 1 punto. Como peculiaridad, cada infracción lleva a una anotación registral y, tras la segunda anotación en un plazo de dos años, el conductor es sometido a una serie de medidas especiales, extendiéndose el período de monitorización del mismo a tres años. Si cometiera otra infracción en ese período, se le retiraría el permiso por, al menos, tres meses.

Si se cometen varias infracciones al mismo tiempo, se anotará como un único registro.

En **Francia**, por cada infracción se *detraen* un número de puntos determinado. El sistema francés se basa en la gravedad de las infracciones y sus posibles consecuencias. Las infracciones leves *detraen* de 1 a 2 puntos, las graves de 3 a 6 puntos y por las muy graves se *detraen* 6 puntos. El número de puntos es siempre el mismo por cada infracción y está fijado por ley. Sólo se podrán perder como máximo 8 puntos en caso de concurrencia de infracciones.

En **Italia** los puntos son *detraídos*. Todas las licencias de conducción obtenidas antes y después del 30 de junio de 2003 (recordemos que el sistema se introdujo el 1 de julio de ese año) reciben un crédito de 20 puntos que puede ser reducido en un número determinado, dependiendo de la gravedad de la infracción cometida.

El criterio principal para establecer cuántos puntos se pierden es la gravedad de la infracción cometida. En caso de varias infracciones en el mismo día, se descontarán como máximo 15 puntos.

En **Luxemburgo** los puntos son restados. El sistema es claro y de fácil comprensión para los conductores. El número de puntos por cada infracción se establece en función de su gravedad.

El conductor no puede ver restados más de 6 puntos el mismo día, u 8 si alguna de las infracciones es grave.

En **Reino Unido** se acumulan los puntos. El sistema de cómputo es también claro. El número de puntos está determinado y varía entre 3 y 11. Algunas infracciones conllevan un número fijo de puntos acumulables, mientras que otras varían y son asignados por las autoridades competentes.

Por ejemplo, el uso del teléfono móvil durante la conducción supone la acumulación de 3 puntos, y la conducción temeraria puede suponer la acumulación de 3 a 11 puntos.

En caso de varias infracciones, se acumulan sólo los puntos de la infracción más grave.

A nivel europeo (teniendo en cuenta toda la Unión Europea y no sólo los Estados objeto de este estudio), la mayoría de los Estados tiene un sistema de acumulación de puntos, pues sólo cinco los *detraen*. Cuatro tienen una equivalencia de 1 punto

por infracción, y la mayoría disponen de sistemas de fácil comprensión para los ciudadanos. Parece que es más aceptado socialmente un sistema en el que el número de puntos está relacionado con la gravedad de las infracciones, y el hecho de que exista un catálogo ayuda a que el sistema sea más claro y transparente.



2.3. Colectivos especiales a tener en cuenta:

Se recomienda que el sistema de permiso por puntos contemple un régimen específico para los conductores noveles frente a los más experimentados, así como para los conductores profesionales que tienen como actividad laboral principal la conducción de vehículos y muchos de los cuales conducen vehículos pesados.

En **España**, se aplica el sistema a todos aquellos titulares de permisos o licencias de conducción que estén registrados en el Registro de Conductores e Infractores y también a los no titulares de permiso que estén registrados. Es decir, se aplica a los conductores de vehículos a motor y ciclomotores (así como de vehículos para personas de movilidad reducida), excluyendo a aquellos usuarios de la vía que no requieren de una autorización administrativa para conducir, por ejemplo, ciclistas y peatones. En cuanto a los conductores noveles, tienen una asignación inicial de 8 puntos en lugar de 12, y si en dos años no pierden ninguno, actualizarán su saldo a 12 puntos.

Nuestro país cuenta con un verdadero régimen especial para los conductores profesionales, por su mayor riesgo y exposición a las infracciones de tráfico. Se contemplan una serie de ventajas que se resumen en la reducción de los plazos de la pérdida de vigencia por agotamiento total del crédito de puntos a la mitad (tres meses la primera vez y seis meses las siguientes) y en la posibilidad de realizar un curso de recuperación de puntos cada año, en lugar de cada dos años como es el caso de los demás conductores.

En **Alemania**, el sistema se dirige a todos los usuarios de la vía que posean una licencia de conducción, y también sancionan a los no titulares de permiso que estén registrados en el Registro Central de Infractores, aunque estos no acumulan puntos. Los conductores noveles tienen una licencia en pruebas como medida paralela al sistema de permiso por puntos.

No existe un tratamiento especial para los conductores profesionales. Los ciclistas pueden acumular puntos si son titulares de permiso de conducción, por determinadas infracciones graves, al igual que los peatones.

En **Austria**, el sistema se centra en los conductores de vehículos de dos y cuatro ruedas que posean licencia o permiso de conducción. Se excluye a los ciclistas y a los peatones. No contempla en especial a los conductores noveles ni existe un tratamiento específico para los conductores profesionales.

En **Francia**, tiene como objetivo a los conductores de vehículos para los que se requiera una licencia o permiso, y también excluye a ciclistas y a peatones.

Los conductores noveles tienen la mitad de puntos que los conductores experimentados, es decir, comienzan con 6 puntos y ganarán 2 más si durante los tres años siguientes no cometen infracciones. También deben realizar un curso tan pronto como hayan perdido la mitad o más de sus puntos.

En **Italia**, el sistema se centra en los conductores titulares de permisos o licencias de conducción cuando conducen vehículos para los que se requiere tener una licencia de conducir, incluyendo ciclomotores. Si la infracción se comete conduciendo un vehículo que no requiere de licencia de conducción (por ejemplo, bicicletas), no se restan puntos. Tampoco incluye a los peatones.

A los conductores noveles que cometan alguna infracción durante los tres primeros años, se les detraerán el doble de puntos que a los demás conductores.

Además, aquellos que no cometan ninguna infracción recibirán un punto más cada año desde el primero de los tres años posteriores a obtener el permiso. Los conductores profesionales cuentan con una licencia especial de la cual sólo se detraerán puntos si cometen la infracción mientras trabajan.

Otra ventaja es que con los cursos de recuperación de puntos pueden obtener hasta 9 puntos en lugar de los 6 para los demás conductores.

En **Luxemburgo**, el sistema incluye a todos los titulares de licencia independientemente del tipo de esta. Es necesario poseer una licencia de permiso para ser objeto del sistema. No contempla en especial a los conductores noveles ni existe un tratamiento especial para los conductores profesionales. Se excluye del sistema a ciclistas y a peatones.

En **Reino Unido**, se dirige a los conductores de vehículos a motor. No es necesario que posean una licencia, pues en ese caso los puntos son acumulados en una licencia fantasma. Los datos son grabados y almacenados por la autoridad (DVLA: Agencia de Licencias de Conducir y de Circulación). Los conductores noveles pierden su permiso si en el plazo de dos años acumulan 6 puntos o más y para volver a conducir deben obtener de nuevo una licencia provisional mediante la realización de una nueva prueba.

No existe un tratamiento especial para los conductores profesionales. Se excluye del sistema a ciclistas y peatones.

En conclusión, respecto a los conductores profesionales hay opiniones encontradas. Unos consideran que deberían tener el mismo régimen o más severo que los demás conductores, precisamente por la responsabilidad que ostentan al conducir un vehículo normalmente más pesado y el largo tiempo que pasan en la carretera.

Otros, en cambio, opinan que deben tener ciertas ventajas por su mayor exposición a ser sancionados y las consecuencias que para ellos puede tener una privación del derecho a conducir consecuencia de la aplicación del permiso por puntos que puede originar la pérdida de su puesto de trabajo.

Muchos países contemplan un régimen especial para los noveles e incluso algunos como Holanda sólo aplican el sistema de puntos a estos conductores. La mayoría aplica un régimen más severo para los noveles.

En la mayoría de los países han tenido en cuenta como colectivo de especial tratamiento los profesionales.

2.4. Recuperación de puntos: medidas reeducadoras y no comisión de más infracciones:

Vamos a ver en este apartado qué medidas de reeducación vial establece cada Estado y en qué se focalizan, pues algunas pretenden mejorar los conocimientos del conductor sobre seguridad vial o sus habilidades como conductor y otras buscan modificar el comportamiento reiteradamente infractor.

En **España** hay dos formas de recuperar puntos: por el transcurso del tiempo sin cometer infracciones que conlleven la detracción de puntos, o bien mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial con el que se pueden recuperar hasta un máximo de 6 puntos cada dos años (cada año para los conductores profesionales). Los cursos son voluntarios y se centran en la rehabilitación del infractor.

Existe, además, un curso obligatorio de recuperación del permiso para cuando el conductor ya ha perdido todos los puntos y se ha declarado la pérdida de vigencia, curso que debe superar para poder realizar la prueba teórica que le lleve a obtener un nuevo permiso.

Los cursos pretenden modificar el comportamiento infractor del conductor y se prevé un ajuste de los contenidos en función de su perfil. De esta manera, hay materias comunes y específicas para cada conductor.

En **Alemania**, existe la posibilidad de acudir de forma voluntaria a la realización de cursos para la reducción de puntos con una frecuencia de un curso cada cinco años. El curso será obligatorio si el conductor tiene entre 14 y 17 puntos (pérdida de vigencia si alcanza los 18). Además, de forma adicional, el conductor en esta situación puede voluntariamente participar en un curso de asesoramiento psicológico para reducir en 2 los puntos acumulados.

Los cursos son impartidos por instructores

de la conducción y se pretende mejorar los conocimientos del conductor, pero también cambiar su comportamiento. Hay programas para grupos específicos, como los constituidos por infractores en materia de alcohol y drogas, que cuentan además con un asesoramiento psicológico realizado por profesionales psicólogos.

Austria no tiene programas para reducir o recuperar puntos voluntariamente. Después de la segunda infracción hay varias medidas que son impuestas de forma obligatoria.

El sistema austríaco ofrece cursos de mejora de la conducción, seguridad vial, aseguramiento de la carga, seguridad de los niños en el vehículo, primeros auxilios y conducción retroalimentada que se imparten según el perfil del infractor.

En **Francia**, el sistema es similar al nuestro: de forma voluntaria, se puede realizar un curso cada año para recuperar 4 puntos como máximo, con la particularidad de que para los conductores noveles el curso de reeducación es obligatorio cuando se cometen infracciones de 3 o más puntos. Los noveles no podrán recuperar más de 6 puntos el primer año, 8 el segundo o 10 a partir del tercero. Los cursos se imparten para mejorar los conocimientos del conductor y cambiar su comportamiento, existiendo una parte genérica para todos y una parte especial según el perfil del infractor (velocidad, alcohol, cinturón...).

También se pueden recuperar puntos por el tiempo transcurrido sin cometer nuevas infracciones. La pérdida de puntos se mantiene durante tres años.

Transcurrido dicho período de tiempo sin cometer transgresiones, se recuperan todos los puntos. Si se produce en ese plazo un nuevo quebrantamiento, el tiempo empezará a contar de nuevo desde la última infracción.

En **Italia**, los conductores pueden recuperar hasta 6 puntos, 9 en el caso de los profesionales, tras asistir a un curso especial y un examen final organizado por las escuelas de conducir nacionales. Se centran en mejorar los conocimientos.

Por otro lado, los conductores pueden recibir un máximo de 2 puntos cada dos años si no cometen infracciones. Además, si tras perder algunos puntos, conducen de forma correcta sin infracciones durante dos años, el crédito inicial de 20 puntos es reintegrado.

En **Luxemburgo**, se establece un curso de siete horas voluntario, que puede realizarse cada tres años y con el que se pueden recuperar 3 puntos. Los cursos tienen como objetivo demostrar los límites físicos del conductor y existen programas específicos según que la infracción cometida sea en materia de alcohol, drogas o general.

Desde la última infracción, los conductores no deben cometer ninguna en el plazo de tres años para recuperar todos los puntos. Si se produce durante ese período de tres años, el plazo comenzará a contar desde la nueva infracción.

En **Reino Unido**, la participación en estas medidas es voluntaria; no hay cursos obligatorios. Tienen medidas dirigidas especialmente a los infractores

de los límites de velocidad. Se quieren incluir dos tipos de programas, según las infracciones se hayan cometido o no de forma deliberada. Existen cursos dirigidos al perfil del conductor. En caso de infracciones de velocidad, se pretende educar sobre el riesgo que supone conducir por encima de los límites y sobre la posibilidad de ser condenados en vía penal por exceso de velocidad.

Hay una parte práctica del curso en la que se valoran los puntos fuertes y débiles de la conducción del sujeto, insistiendo en los hábitos que ha de cambiar e identificando las zonas de riesgo en su particular comportamiento al volante.

Los puntos acumulados permanecen por un determinado período de tiempo, dependiendo de la infracción (mínimo de cuatro años), y después se borran del historial del conductor.



2.5. Pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción:

En este apartado analizamos la configuración de los distintos sistemas en cuanto a la retirada de los permisos o licencias de conducción como consecuencia de la acumulación o detracción de puntos, así como los trámites establecidos para recuperar u obtener una nueva autorización administrativa para conducir.

En **España** se pierde la vigencia del permiso o licencia de conducción una vez agotado el crédito inicial de puntos. El conductor deberá obtener un nuevo permiso mediante la realización y superación de un curso y de un examen teórico, una vez transcurridos seis meses desde la declaración de pérdida de vigencia (tres meses para los conductores profesionales). En el caso de segundas y sucesivas pérdidas de vigencia, el tiempo que deberá transcurrir antes de obtener un nuevo permiso será de doce meses (seis, si se trata de profesionales).

En **Alemania** se retira el permiso por, al menos, seis meses, si se acumulan 18 o más puntos. Este período puede ser menor si el conductor acredita circunstancias excepcionales. El infractor tiene, además, que pasar un reconocimiento médico-psicológico.

En **Austria**, el permiso es retirado por, al menos, tres meses tras la tercera infracción. El período de retirada que exceda de esos tres meses es flexible y lo fija de manera discrecional la autoridad, dependiendo de la gravedad.

En **Francia**, los conductores pierden su permiso cuando pierden los 12 puntos o los 6 puntos en el caso de los conductores noveles. El período de retirada es fijo. Para los conductores noveles se establece la realización de un asesoramiento médico y psicológico y la superación de un examen práctico. En el caso de conductores con experiencia, el práctico se sustituye por un examen teórico, y, en caso de superarlo, su permiso estará a prueba durante tres años, teniendo un crédito de sólo 6 puntos. Si se pierde el permiso dos veces en

cinco años, el conductor tendrá que hacer los dos exámenes, uno práctico y otro teórico.

En **Italia**, en caso de perder todos los puntos, el permiso de conducción pasa a ser revisado, no se suspende, salvo que el conductor no se someta al examen específico o no lo supere, en cuyo caso se le retira indefinidamente. No hay un período específico de retirada del permiso. El mismo examen debe ser realizado por aquellos conductores que cometan una infracción que implique la pérdida de 5 puntos seguida de otras dos infracciones cometidas dentro del plazo de los doce meses siguientes a la fecha de la primera infracción. Si el conductor no se somete al examen en treinta días, se le notificará la suspensión del permiso de conducción por tiempo indefinido. Para recuperar el permiso tendrá que superar un examen técnico.

En **Luxemburgo**, cuando se pierden los 12 puntos se retira el permiso de conducción y queda suspendido durante un período fijo de doce meses. Para rehabilitar el permiso es obligatorio hacer un curso de cinco días de duración.

En **Reino Unido**, cuando los conductores alcanzan un total de 12 o más puntos, se retira el permiso de conducción durante un mínimo de seis meses, debiendo realizar el examen de conducir o bien el curso obligatorio básico para motoristas. Los conductores noveles tendrán revocada su licencia si acumulan 6 puntos en dos años, en cuyo caso tendrán que volver a superar el examen de conducir.



2.6. Aplicación efectiva del sistema:

Veremos en este apartado la responsabilidad del conductor o del titular del vehículo y la obligatoria identificación del conductor como principal elemento a tener en cuenta para entender el nivel de aplicación efectiva del sistema del permiso por puntos en cada Estado, aunque, sin duda, hay otros elementos que ayudan a mejorar la efectividad del mismo.

En **España**, si el conductor no es identificado en el momento de la infracción, el titular del vehículo está obligado a dar la información sobre quién conducía en ese momento. Si no lo hace, asumirá la responsabilidad, no por aquella infracción, sino por no cumplir con la obligación legal que tiene de identificar a requerimiento de la Administración.

En **Alemania**, el conductor es responsable de la infracción y el titular del vehículo es requerido para que identifique al conductor. En el caso de infracciones captadas por medios técnicos, se compara la foto con la identidad facilitada por el supuesto conductor para observar si coinciden. Si difieren mucho, se inicia un procedimiento judicial contra el titular.

En **Austria**, el propietario del vehículo está obligado a informar a la autoridad, bajo requerimiento, acerca de quién conducía el vehículo en determinado momento. Si el conductor puede ser identificado así, se le hará responsable. El titular del vehículo será solo responsable de no informar a la autoridad, infracción que no está incluida en el sistema de puntos (igual que en España).

En **Francia**, el titular del vehículo no está obligado a identificar al conductor, pero, si no lo hace, pagará la multa, aunque no se le restará ningún punto.

En **Italia**, igual que en el caso francés, el titular del vehículo no está obligado a identificar al conductor, pero pagará la multa, que puede incrementar su cuantía, aunque no se le restarán puntos.

En **Luxemburgo**, el conductor es el responsable, en todo caso, de las infracciones que cometa, aunque el titular del vehículo puede ser responsable de las infracciones cometidas con su vehículo en algunos casos.

En **Reino Unido** es el conductor el que, en todo caso, responderá de las infracciones cometidas. El titular registral del vehículo deberá identificar al conductor, pero no es responsable de las infracciones cometidas con su vehículo. En todo caso, será responsable de incumplir la obligación de identificar al conductor y se le impondrá una sanción que conlleva la acumulación de 6 puntos.

En relación a la aplicación transfronteriza del sistema y la aplicación del mismo a los titulares de permisos expedidos por otros países, la mayoría de los Estados no hacen diferencia entre residentes y no residentes o entre titulares de un permiso nacional o extranjero. Ha de significarse la problemática a la hora de llevar a efecto las consecuencias del sistema cuando se llega al umbral de puntos en el que el conductor tiene que ver retirado su permiso de conducción. Algunos países han adoptado como solución la creación de una licencia virtual donde se registran los puntos restados/acumulados por los titulares de permisos extranjeros, como es el caso de Luxemburgo o Reino Unido.

Fuente: European Demerit Point Systems: *Overview of their main features and expert opinions* (BestPoint).



6. RETOS Y PROPUESTAS DE MEJORA.



Diez años de vida del permiso por puntos dan una buena perspectiva para analizar qué aspectos del sistema precisan mejoras o cuáles son los retos a los que hay que enfrentarse en la próxima década, con el objetivo de que el modelo sea útil y efectivo, pues esta es su verdadera razón de ser.

El permiso por puntos no es un fin. Es un medio, una herramienta para contribuir a la mejora de la seguridad vial haciendo no sólo partícipes de la misma, sino también protagonistas, a los propios conductores, y por eso se configura como un «crédito social». Para que esta herramienta sea útil es necesario hacer un análisis continuo de aquellos aspectos que precisan de adaptación a las cambiantes necesidades de nuestra sociedad, y también favorecer el debate entre quienes no están dentro de la Administración. Si el permiso por puntos sabe adecuarse a la realidad de la movilidad actual, seguirá siendo un instrumento válido para ayudar a los fines para los que fue ideado. No será la única medida, desde luego, pero sí una de las más importantes y quizá la más visible para los conductores.

En este capítulo se van a plantear posibles líneas de mejora, muchas de las cuales han sido apuntadas en los últimos años desde diversos sectores de la sociedad, y también dificultades y retos que hay que afrontar y superar tras la primera década de experiencia del sistema.

I 1. Cambios para mejorar la efectividad

El permiso por puntos ha sido modificado hasta la fecha en dos ocasiones de forma parcial. La primera fue en 2009, a los tres años de su entrada en vigor, y la segunda en 2014, a los ocho años de su vigencia. En otro capítulo de este documento se han descrito los cambios desde el punto de vista normativo y ahora es el momento de detenerse en algunos aspectos del porqué de los cambios, para ver cómo el sistema ha intentado adecuarse a las necesidades de cada momento.

En la primera modificación, la de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, que reformaba de forma integral el procedimiento sancionador en materia de tráfico, el legislador tuvo claro que era preciso hacer una primera revisión de las infracciones contenidas en el catálogo. Era lógico; no había sido fácil en el año 2006 hacer una selección apriorística de conductas, y ahora, a los tres años de vigencia del sistema, era el momento de cruzar la teoría con la realidad.

Las razones de la primera revisión de infracciones fueron variadas, pero muchas tienen en común precisamente la valoración, a partir de la experiencia, de que se trataba de hechos que no eran suficientemente merecedores del reproche adicional que suponía la detracción de puntos, además de ser en no pocos casos infracciones con un volumen de denuncias poco relevantes. Ejemplos de estas infracciones que no superaron esta primera revisión fueron: «Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido»; «Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía»; «Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente»; «Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente». En el año 2016, siete años después de su eliminación del catálogo de puntos, muy pocos las echan de menos, por lo que puede afirmarse que fue un acierto su supresión.

En el permiso por puntos el protagonista es el conductor, siempre.

Las reformas legales han reducido el número de infracciones que detraen puntos. Ha sido un acierto ir hacia pocas infracciones pero muy claras.

En otros casos, como en el de las infracciones de paradas y estacionamientos («Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones...») y «Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano»), la supresión del catálogo fue más polémica, sobre todo debido a que las infracciones más numerosas eran las relativas al estacionamiento en carril reservado para autobuses y se trataba de infracciones nítidamente del ámbito urbano, que tenían como objetivo directo la mejora de la movilidad. Con la eliminación de esta infracción, el permiso por puntos se centraba de manera más clara únicamente en aquellos comportamientos que son directamente contrarios a la seguridad vial.

Las infracciones relativas a los excesos de velocidad también fueron sustancialmente adaptadas en el año 2009 y dieron lugar a un nuevo Anexo específico. Por primera vez se hacía público un cuadro sancionador y de detracción de puntos para los excesos de velocidad, dejando de existir cuadros teóricamente internos que antes de esa fecha eran utilizados por las Administraciones con competencia en materia de tráfico para graduar las sanciones y aplicar la detracción de puntos. Lo más relevante en este sentido es que la reforma legal unificó la detracción de puntos para los excesos de velocidad, dado que la anterior catalogación de los mismos era más dada a interpretaciones no uniformes por parte de Administraciones y Juzgados.

Además, el Cuadro de excesos de velocidad adecuó la detracción de puntos a las limitaciones de velocidad existentes en las vías urbanas (límites de 30 y de 50 km/h), toda vez que con la redacción anterior del ordinal relativo a los excesos de velocidad se pasaba, sin solución de continuidad, de perder 2 puntos a perder 6 en este tipo de vías.

Y, finalmente, el cuadro permitía enlazar los excesos de velocidad administrativos con los delictivos, clarificando a los operadores de Justicia, a los agentes y a los ciudadanos cuándo procedía

imputación penal o cuándo se trataba de un exceso de velocidad muy grave que debía ser sancionado por la Administración.

Un reto de futuro es dotar a los puntos de mayor valor, dando así mayor reconocimiento a los buenos conductores.

Siguiendo en el tiempo, la Ley 6/2014, de 7 de abril, la segunda reforma del sistema, fiel a su objetivo de reforma limitada a aspectos concretos, debe ser puesta en valor, más que por las modificaciones sustantivas en el catálogo de puntos, sobre todo por ser la norma que adecuó el tipo de las infracciones sobre presencia de drogas en el ámbito administrativo, deslindándolas del tipo penal, que había sido modificado por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre. Desde un punto de vista material, hay que hacer dos menciones: en primer lugar, se recuperó la detracción de puntos en las infracciones relativas a los aparatos comúnmente conocidos como «detectores de radar», que habían desaparecido en el último momento y sin justificación alguna en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre. La justificación, como ya sucedió cuando se incluyeron en el año 2006, es que no puede tener menor respuesta punitiva el hecho de eludir los controles de velocidad que los excesos de velocidad denunciados.

En segundo lugar, se modificó el Cuadro de excesos de velocidad, con objeto de añadir las columnas relativas a limitaciones de velocidad de 20 km/h y de 130 km/h, si bien esta última sin aplicación hasta que el Reglamento General de Circulación contemple este límite. En todo caso, la modificación del Anexo no ha alterado el régimen de detracción de puntos. En definitiva, y como se ha expuesto, queda claro que el permiso por puntos no tiene miedo a adecuarse a los cambios que la seguridad vial y la sociedad van demandando con el transcurrir de los años, como lo demuestran las modificaciones legales habidas hasta ahora.

Y la segunda conclusión es que, cuando ha habido que modificar la norma, la tendencia hasta la fecha ha sido reducir el número de infracciones existentes en el Catálogo de puntos para centrarse en los aspectos verdaderamente importantes para la seguridad vial, como lo constata el hecho de que, respecto de la redacción original de 2006, casi diez tipos diferentes de infracciones han dejado de pertenecer al selecto grupo de merecedoras de detracción de puntos.

Junto a las modificaciones necesarias para mantener el permiso por puntos como herramienta útil, en los próximos años habrá que introducir cambios orientados a que los conductores pongan en valor sus puntos, no sólo por tener un saldo más o menos numeroso, sino también por dotarles de mayor importancia social.

A partir del análisis de los cambios que ha habido hasta la fecha, es momento de pensar en el futuro, de remarcar los retos pendientes y de apuntar algunas ideas o propuestas de mejora. Sobre todo estas últimas precisan, en su gran mayoría, de modificaciones legales o reglamentarias, por lo que su posible adopción requeriría de más tiempo.

2. Un problema: el tratamiento de reincidentes en alcohol y drogas

La "Exposición de motivos" de la Ley 17/2005, de 19 de julio, que creaba el permiso por puntos, señalaba que este nacía con los objetivos principales de reeducación y sensibilización de los conductores infractores, estableciendo como cauce adecuado para modificar los comportamientos de los multirreincidentes la superación de cursos específicos. Estos objetivos son hoy plenamente vigentes y puede afirmarse que, a lo largo de estos años, los cursos han cumplido la función para la que fueron diseñados, y por este motivo dichos cursos son valorados en su conjunto de forma positiva, tanto por los conductores como por quienes los imparten.

A pesar de ello, se constata que hay conductas infractoras para las que la reeducación y la sensibilización impartidas en los cursos no son suficientemente efectivas, y el ejemplo más visible son muchos de los casos relacionados con consumos de alcohol y drogas en la conducción.

En la actualidad, conductores que presentan cuadros médicos de no disociación, de abuso o dependencia de las drogas y/o del alcohol, cuando son denunciados por parte de los agentes de la autoridad son sancionados administrativamente y pierden 4 o 6 puntos, según los casos, pero lo verdaderamente importante es que la superación de los cursos de sensibilización y de reeducación no logran en muchas ocasiones sus objetivos, pues existe un riesgo de reincidencia alto en el consumo de las citadas sustancias cuando conducen.

Se constata, pues, que el cauce previsto en el permiso por puntos para corregir estos comportamientos presenta carencias desde el punto de vista de la efectividad de la respuesta final que debe dar el sistema. Y resulta un tanto paradójico que, frente a esta limitación, el Reglamento General de Conductores prevé desde hace muchos años la medida de pérdida de la vigencia del permiso de conducción cuando se acredita que el conductor ha perdido aptitudes psicofísicas por no disociación, abuso o dependencia de estas sustancias (artículos 35 y siguientes, en relación con el Anexo IV).

Es decir, puede suceder en la actualidad que un conductor denunciado por tasas de alcohol o por presencia de drogas que presente problemas médicos disponga de saldo de puntos, o incluso puede haber recuperado puntos o el permiso tras haber superado un curso de sensibilización o reeducación, pasando esta patología desapercibida para el cauce previsto en el Reglamento General de Conductores.

La conclusión es que el actual modelo, que prima la respuesta sancionadora y reeducadora del sistema del permiso por puntos (que actúa a posteriori, cuando hay una sanción firme), no deja «fuera de la carretera» de forma ejemplar a este tipo de conductores, como era y sigue siendo su objetivo. Es necesario avanzar para poner por delante de la respuesta punitiva una respuesta y una actuación más activas, orientadas a prevenir la conducción cuando se detectan problemas médicos relacionados con el consumo de sustancias.

Es evidente que el cauce de modificación de comportamientos previsto en el permiso por puntos para estas patologías requiere un cambio de enfoque integral. La gravedad de estas conductas para la seguridad vial hace preciso analizar de manera perentoria alternativas que permitan excluir de la circulación a los sujetos que presentan problemas con el alcohol y/o las drogas. Las alternativas que se plantean son varias:

a) Encauzar todos los supuestos de infractores con potenciales problemas derivados del consumo de sustancias hacia un examen y un seguimiento médico-psicológico, tal y como se propugna en el proyecto europeo BestPoint. Esta vía podría ponerse en marcha dejando fuera del sistema del permiso por puntos estos supuestos o

manteniéndolos en el mismo.

b) Modificar los cursos de sensibilización y reeducación cuando el conductor presente sanciones por infracciones de alcohol y/o drogas, con objeto de hacerlos mucho más efectivos, complementándolos, además, con un seguimiento médico cuando así se estime procedente.

Por otra parte, el hecho de que las conductas más graves constituyan un delito tipificado en el artículo 379 del Código Penal (influencia del alcohol o de las drogas en la conducción) obliga también a tener en cuenta estos ilícitos dentro de la respuesta de reinserción de los conductores que presentan las patologías descritas. Aunque añada complejidad al asunto, es necesario incluir las conductas penales para buscar una solución integral a este tipo de comportamientos.

Finalmente, hay que señalar que cualquier alternativa que se proponga para dar una solución satisfactoria a este problema requerirá de modificaciones normativas, por lo que es deseable explorar cuanto antes el margen real que la Ley, el Reglamento General de Conductores e incluso la Orden Ministerial de los cursos de sensibilización y recuperación ofrecen en la actualidad.

Un aspecto a mejorar es la eficacia del sistema en los casos de infracciones de alcohol y drogas.



3. Hacia una respuesta europea más armonizada y eficaz

Poco a poco, pero de forma continuada, los países europeos han ido poniendo en marcha sistemas de permisos por puntos como herramienta básica para contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Cada Estado ha optado por su solución para sus problemas, y por ello cada sistema de permiso por puntos es eminentemente nacional: en unos países las infracciones restan puntos, en otros suman; en unos los buenos comportamientos se bonifican, en otros no; en algunos Estados el catálogo de infracciones es relativamente alto, en otros se ha optado por un número selecto de infracciones graves, etc. Por supuesto, las infracciones no son las mismas en los distintos países, aunque sí hay un patrón común, que es al menos un punto de partida. En medio de estas soluciones nacionales, el proyecto europeo BestPoint ha dado a los Estados unas orientaciones de buenas prácticas que permitan unificar en lo posible los modelos (documento *The BestPoint Handbook. Getting the best out of a Demerit Point System*, disponible en línea).

En el fondo, se parte del principio de dar una respuesta en clave de legislación nacional, pensando que se trata de un problema que sólo afecta y se aplica a los nacionales de cada territorio. Pero en este espacio común que es la Unión Europea, los ciudadanos son plenamente conscientes de la desaparición de las fronteras y cruzan desde hace tiempo países sin barreras físicas.

En este contexto, a veces estos ciudadanos cometen infracciones en países donde no tienen su residencia habitual. Y aquí es donde se constata que las soluciones nacionales ya no dan respuesta adecuada a esta movilidad europea.

Es usual que poco tiempo después de que un país ponga en marcha el permiso por puntos surjan dificultades a la hora de aplicar de manera efectiva el sistema a quienes infringen en su territorio sin

ser nacionales o residentes en el mismo.

Entonces los responsables de seguridad toman conciencia de la realidad de que la respuesta nacional se ha quedado corta. Los países europeos, sobre todo los que, situados en el centro del Viejo Continente, están más acostumbrados a una movilidad sin fronteras vivida como algo cotidiano, han intentado de distintas maneras reducir los espacios de impunidad que esta movilidad implica. Impunidad que se produce por la dificultad de hacer cumplir la norma de manera efectiva a ciudadanos que, por ser de otros países y/o circular con vehículos de matrícula extranjera, escapan en muchos casos de la sanción por la complejidad de tener registrados adecuadamente a estos sujetos y a estos vehículos, no pudiendo aplicar su sistema punitivo en igualdad de condiciones que a sus propios ciudadanos. La respuesta inicial para reducir la impunidad por las infracciones cometidas por ciudadanos de otros países consistió en acuerdos entre Estados vecinos, que en realidad se sustentaban y centraban en la sanción, no en la detracción o suma de puntos. Los acuerdos bilaterales, loables primeros pasos de colaboración, han ido dando paso a unas soluciones más globales. Fruto de esta visión es la Directiva 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (conocida como Directiva CBE, Cross Border Exchange). Hay que significar que esta norma (incorporada al ordenamiento español por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) ni afecta ni hace mención a los sistemas de permisos por puntos, sino que se centra únicamente en el intercambio de información para perseguir infracciones especialmente graves.

Los sistemas de permiso por puntos son nacionales, pero la movilidad es europea. El desfase es cada vez más evidente.

Pero como en seguridad vial siempre un paso lógico lleva a otro paso lógico, en estos momentos la UE trabaja de manera activa en varias propuestas y alternativas que amplían los horizontes nacionales de los permisos por puntos. Curiosamente, este debate está siendo más activo en los foros de trabajo comunitarios vinculados a las sanciones (reuniones de la Directiva CBE) que en los relacionados con los permisos de conducción. Todos los que trabajan, desde cualquier rincón de Europa, en algún sistema de permiso por puntos han pensado alguna vez que llegará un día en que habrá un permiso por puntos europeo, sin distinción de países. Seguro que será así. Pero para que ese momento lejano llegue es necesario ir dando pasos previos que hagan ese objetivo más realista y cercano. Estos pasos ya los han comenzado a dar algunos países; otros están en condiciones de empezar a darlos, y, lo que es más importante, es un asunto que está en la agenda de los responsables de la seguridad vial.

El paso más ambicioso hasta ahora es el que han dado la República de Irlanda y el Reino Unido, quienes han firmado un acuerdo bilateral en octubre de 2015, mediante el que reconocen mutuamente la detracción de puntos acordada por el otro Estado cuando la infracción la ha cometido un ciudadano de su país. Se trata del primer ejemplo no sólo de comunicación transfronteriza de puntos, sino incluso de reconocimiento de los efectos de la pérdida de puntos cuando la infracción ha tenido lugar en el territorio de otro Estado, aunque sólo se lleva a cabo para un catálogo muy limitado de infracciones, como son la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, los excesos de velocidad, la conducción temeraria y la conducción teniendo retirado el permiso de conducción, principalmente.

El acuerdo entre Irlanda y Reino Unido supone un importante salto cualitativo, pero no parece ser la línea a seguir en estos momentos por el resto de países comunitarios, interesados en un mayor control transfronterizo de las infracciones. Curiosamente, Irlanda y Reino Unido estaban inicialmente fuera del alcance de la Directiva CBE (Cross Border Exchange), pero la sentencia

del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 6 de mayo de 2014, ha supuesto, entre otras cuestiones, que la Directiva CBE sea de aplicación en estos dos Estados a partir del 6 de mayo de 2017. Hay razones objetivas que dificultan en estos momentos la extensión a más Estados de la solución lograda por los dos países mencionados: para que el reconocimiento de la detracción de puntos sea viable, el primer requisito es disponer de sistemas de permisos por puntos equiparables, en el sentido de que a una infracción dada le correspondan las mismas consecuencias en todos los países (por ejemplo, que la conducción bajo la influencia de drogas implique siempre la resta o la suma de 6 puntos). Si esta equiparación no existe (y, de hecho, no suele existir entre los diferentes sistemas), la única posibilidad es buscar fórmulas de conversión entre las infracciones de cada país, tarea que puede ser compleja aunque no imposible.

El grupo de trabajo sobre la Directiva CBE puso encima de la mesa, en la reunión celebrada el 10 de diciembre de 2015 en París, propuestas de trabajo para lograr respuestas más uniformes y ejecutivas a las infracciones en materia de tráfico, que inclúan, por primera vez, la necesidad de dotar de mayor efectividad a los sistemas de permiso por puntos en los supuestos de infracciones cometidas por ciudadanos de otros países. El seminario de expertos y responsables comunitarios sobre sanciones y permisos por puntos, celebrado en Madrid el 10 de mayo de 2016, que contó con la presencia de Francia, Reino Unido, Alemania y Suecia, ha recogido el guante de la propuesta inicial, con el objetivo de que las propuestas y las alternativas comiencen a concretarse. En este sentido, las conclusiones más destacadas de lo abordado en esta jornada son:

La Directiva CBE (Intercambio transfronterizo de información) puede servir de impulso para avanzar en respuestas europeas comunes sobre permiso por puntos.

1. Los Estados miembros se plantean como objetivo a largo plazo un permiso por puntos europeo, aun siendo conscientes de la gran complejidad que este objetivo comporta, toda vez que las legislaciones nacionales son muy diferentes. El punto de partida es muy divergente, con lo que el reto no es fácil.

2. En estos momentos, parece claro que la solución más viable es la que ya se conoce como «permiso por puntos virtual», recogida también en el Proyecto BestPoint. Varios países ya aplican medidas alineadas con este modelo, y esto favorece que el resto de los Estados se vayan sumando al mismo. Una clave de este impulso lo constituye el hecho de que en las sesiones de la Directiva CBE ya se habla de aplicación del permiso por puntos a infractores no residentes.

3. No hay uniformidad a la hora de aplicar la medida de retirada del permiso de conducir a un ciudadano nacional cuando las infracciones se han cometido en otros Estados miembros. Los criterios para la retirada (o declaración de pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos) no son en estos momentos equiparables ni en plazos ni en requisitos.

4. Es necesario disponer de sistemas de información a nivel europeo que permitan a las autoridades nacionales poder aplicar las normas a ciudadanos de otros países en igualdad de condiciones que a los conductores residentes.

5. Existe voluntad decidida de dar pasos hacia la armonización de las respuestas nacionales, a pesar de que actualmente son muy diferentes.

Permiso por puntos virtual. Por «permiso por puntos virtual» hay que entender la aplicación del sistema de permiso por puntos a los conductores no residentes en el Estado donde se ha cometido la infracción, con todas sus consecuencias y en igualdad de condiciones respecto a los conductores residentes. Esto implica varias cuestiones no menores:

- Detraer puntos cuando se cometen infracciones incluidas en el sistema de puntos.

- Decretar la pérdida de vigencia cuando se agota el saldo de puntos.

- Permitir obtener un nuevo permiso de conducción tras la declaración de la pérdida de vigencia.

- Bonificar puntos en el saldo cuando el conductor no ha cometido infracciones en un período determinado.

- Permitir recuperar puntos a través de los cursos de sensibilización y reeducación.

La reunión de París de diciembre de 2015, y el Seminario de Madrid de 10 de mayo de 2016 han puesto de manifiesto el interés por favorecer respuestas europeas comunes, paso a paso.

Como se ha indicado, el objetivo en estos momentos es poder llegar a ofrecer una respuesta europea a los espacios de impunidad actualmente existentes. Lo cual no significa que los países no hayan buscado e implementado ya soluciones nacionales, aunque sean de efectos limitados, sino todo lo contrario. Para llegar a este punto, los Estados llevan años profundizando en las casuísticas de los infractores no residentes, como es el caso de España, donde desde el primer momento los responsables del permiso por puntos tuvieron claro que el sistema debía ser de aplicación para todos los conductores que hubieran infringido, con independencia de la nacionalidad del permiso de conducción. Desde su inicio, en nuestro país se aplica, hasta donde se puede, el principio del permiso por puntos virtual, siendo especialmente efectivo cuando el infractor reside de manera formal o informal en España.

La clave para dotar de mayor eficacia transfronteriza a los sistemas de permisos por puntos es disponer de la información sobre la identidad del sujeto infractor, es decir, sobre su permiso de conducción, de manera similar al sistema que ya existe cuando la infracción es detectada sin parada del infractor y es posible conocer los datos del vehículo matriculado en otro Estado europeo.

El Proyecto RESPER (RÉSeau PERmis de conduire) podría convertirse en el cauce adecuado para dar respuesta rápida a este problema, si permitiera facilitar información en tiempo real sobre permisos de conducción retirados o suspendidos en cualquier país por haber agotado el saldo de puntos. Y si la vía RESPER es insuficiente o no es viable, habrá que explorar la aplicación de EUCARIS (EUropean CAR and driving license Information System) también para la consulta de conductores infractores.

El “permiso por puntos virtual” es ya una realidad en varios países europeos, y parece el primer paso lógico para reducir espacios de impunidad.

4. Actualización de infracciones

En la actualidad, el permiso por puntos comprende un conjunto de 21 grupos de infracciones recogidas en los Anexos II y IV del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que en realidad aglutina unas 35 infracciones distintas (algunos ordinales del catálogo, como el número 10, hace mención a cuatro infracciones diferenciadas). Ya se ha comentado que, con las reformas legales de los años 2009 y 2014 hubo cambios, de forma que algunas infracciones dejaron de estar en el catálogo y otras (muy pocas) se incluyeron.

Puede decirse que el sistema, con los años, ha podado aquellas infracciones que, aun siendo merecedoras de una sanción por ser contrarias a la normativa, no eran conductas merecedoras de estar en el sistema del permiso por puntos, que ha tenido como principal objetivo seleccionar aquellos comportamientos que más gravemente atentan contra la seguridad vial.

Una revisión detenida de los actuales 21 grupos de infracciones contenidos en los Anexos II y IV puede servir de análisis de cómo debe afrontar el sistema del permiso por puntos los próximos años, partiendo de la base de que es positivo ir adecuando el sistema a los comportamientos que realmente van suponiendo retos diarios a la seguridad vial.

- **Modificar sí, pero sin aumentar el número de infracciones.** Incluir nuevas infracciones en el Anexo no debería hacer crecer el número total de infracciones. Si entran unas, deben salir otras. Es importante que los conductores identifiquen las conductas que más gravemente atentan contra la seguridad vial, y para ello es requisito indispensable no desvirtuar el sistema pensando que toda infracción en materia de tráfico debe suponer pérdida de puntos, porque, además, el sistema se desbordaría y se haría difícilmente gestionable.

Los ciudadanos deben tener muy claras las conductas especialmente reprochables, y, además, la obligación de las Administraciones es identificarlas como algo sencillo y directo. Lo que es complejo se explica mal y se entiende peor.

- **Retos de movilidad segura y sostenible.** Hasta ahora, los sistemas por puntos europeos se han basado en recoger únicamente los comportamientos graves contra la seguridad vial. Pero, desde hace tiempo, al concepto de movilidad segura se añade el concepto de movilidad sostenible, aun siendo conscientes de que no es posible uno sin el otro. Estos retos, a su vez, son los que proporcionan la visión 0 (0 lesionados, 0 congestión, 0 deuda y más competitividad).

Con estas premisas, cabe plantearse si las infracciones graves que más afectan a la movilidad tienen hoy o tendrán en el futuro cabida en el sistema, teniendo en cuenta que algunas de ellas, como la infracción de parar o estacionar en el carril BUS, estuvo desde 2006 hasta 2009, momento en que la reforma operada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, la suprimió.

Probablemente, en un futuro próximo haya que reflexionar sobre la conveniencia de abrir el catálogo a infracciones ligadas a la movilidad sostenible, como puede ser la detracción de puntos en los casos de incumplimiento de las restricciones a la circulación por motivos medioambientales. Pero la inclusión de alguna o algunas infracciones de este tipo no debe desvirtuar la esencia del sistema del permiso por puntos, que es el reproche a conductas especialmente graves contra la seguridad vial.

- **Infracciones candidatas a desaparecer.** Algunas infracciones contempladas en el Anexo II del texto refundido deben ser objeto de revisión en profundidad, debido a que quizá hoy en día vayan perdiendo sentido en el sistema del permiso por puntos.



El ordinal 9 del Anexo II recoge como infracción merecedora de 4 puntos de detracción el hecho de «arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación». Numéricamente hablando, el número de sanciones por estos motivos es anecdótico; pero, lo más importante, cualitativamente hablando, es que se trata de hechos que en ocasiones tienen encaje en tipos delictivos, como son los supuestos graves contemplados en el artículo 385 del Código Penal. No parece muy justificable mantener estas infracciones en el catálogo de puntos hoy en día.

El ordinal 19 del Anexo II establece que «conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce» implica una detracción de 4 puntos. En primer lugar, hay que señalar que hoy en día no existe la sanción administrativa de suspensión de la autorización administrativa para conducir, que fue suprimida en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, precisamente por la improcedencia de hacer coexistir la suspensión temporal con el sistema de permiso por puntos, por lo que carece de todo sentido mantener esta infracción. Por otra parte, la pérdida de puntos en los casos de conducir un vehículo teniendo prohibido su uso es una medida que aun hoy, casi siete años después de la reforma del procedimiento sancionador, no se ha puesto en marcha. Se trata de un supuesto residual de inmovilización del vehículo cuando el mismo se encuentra en régimen de arrendamiento, previsto en el artículo 104.7 del texto refundido. En estos casos, la medida provisional de inmovilización contra el vehículo se convierte en una medida provisional contra el conductor del mismo, que no podrá usar dicho vehículo por el tiempo que dure la medida, y constituye una infracción grave tipificada en el artículo 76.s). Además de por la complejidad de la medida, su no aplicación aconseja revisar si procede mantener el precepto en el catálogo de puntos.

- **Infracciones que deberían actualizar la detracción de puntos.** La Estrategia de Seguridad

Vial 2011-2020 es una buena herramienta para pulsar aquellas conductas sobre las que hay que revisar si el número de puntos que conllevan es o no el adecuado, especialmente en los supuestos en los que se constata que la respuesta punitiva actual no es del todo ejemplarizante.

El caso más llamativo es el del uso del teléfono móvil. El móvil es un artilugio cada vez más presente en nuestra vida cotidiana y cada día con más utilidades, por lo que ha pasado a ser un compañero inseparable, un «ángel de la guarda tecnológico». Allá por el año 2006 todavía los teléfonos móviles sólo se usaban para conversar o para recibir o mandar mensajes de texto. Diez años después, las llamadas de teléfono son una función más de los smartphones y conviven con otras muchas utilidades, como los chats gratuitos, redes sociales, mapas, aplicaciones, etc.

Para reducir el riesgo derivado del uso manual del teléfono móvil durante la conducción, se pusieron de moda, quizá a la fuerza por el miedo a la sanción y a los puntos, los dispositivos de manos libres. Pero las posibilidades de los smartphones han superado con creces las barreras de uso seguro de estos dispositivos. El uso del teléfono móvil es hoy en día la principal causa de accidentalidad asociada a las distracciones, el número de denuncias formuladas por las Administraciones públicas por esta infracción crece porcentualmente cada día, y lo que es más preocupante: no hay una verdadera concienciación entre los conductores de los peligros de su uso. En definitiva, es una batalla que parece que se está perdiendo y quizá es el momento de que la política punitiva sea más ejemplarizante en este punto.

El teléfono móvil y determinadas infracciones que tienen lugar en vías convencionales necesitan de una revisión.

En la actualidad, el uso indebido del teléfono móvil en la conducción implica una detracción de 3 puntos, además de una sanción de 200 euros. Ponderando la gravedad de la conducta respecto de otras que figuran en el catálogo de infracciones, puede que un mensaje de mayor dureza respecto de este comportamiento se consiga aumentando la detracción de 3 a 4 puntos, haciendo calar entre los conductores el sentido de que se trata de una conducta de control prioritario.

El Anexo IV, «Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad», merece atención aparte. La reforma de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, hizo público, por vez primera, un cuadro común sobre las infracciones por exceso de velocidad. Hasta ese momento, a las limitaciones de velocidad de los artículos 48, 50 y 52 del Reglamento General de Circulación se les aplicaba la compleja previsión del Anexo II de la Ley 17/2005, de 19 de julio, que obligaba a las Administraciones competentes a disponer de cuadros de aplicación de sanciones y de detracción de puntos. La consecuencia fue que entre 2006 y 2009 hubo disparidad en las Administraciones públicas sobre la aplicación de la detracción de puntos, además de numerosas quejas de los ayuntamientos, que veían que no había una detracción coherente de puntos para los excesos de velocidad cometidos en vías urbanas. Aunque el Anexo IV ha supuesto un avance importante en lo que se refiere a transparencia ante los ciudadanos y unificación de detracción de puntos por parte de las Administraciones, es un cuadro muy sensible para los conductores por las repercusiones que tiene. La principal cuestión sobre velocidad es: ¿es adecuado el nivel de presión o debe aumentarse o rebajarse?

La velocidad inadecuada, según datos estadísticos reiterados en materia de seguridad vial, es la principal causa concurrente en la accidentalidad. Desde esta perspectiva, en España y en todos los países de nuestro entorno, el control de los excesos de velocidad es una preocupación prioritaria, y la consecuencia de ello es la decidida respuesta punitiva a estas infracciones, que son, de largo, las más numerosas en vías interurbanas y que cada día son más importantes en vías urbanas.

Actualmente, desde un punto de vista de política sancionadora, los excesos de velocidad ofrecen

varios niveles de respuesta punitiva:

- Primer nivel. Exceso de velocidad no sancionable por estar por debajo del umbral de denuncia.

- Segundo nivel. Exceso de velocidad denunciado, sancionado con multa de 100 euros. Se trata de un incumplimiento reprochable desde el punto de vista de la norma, pero leve desde el punto de vista social (en pureza, este tipo de excesos de velocidad es grave, según el artículo 76,a) del texto refundido).

- Tercer nivel. Excesos de velocidad sancionables con multa, además de con detracción de puntos. En estos casos, el reproche de la Administración a la conducta ya es mucho más claro, trasladándose al conductor el mensaje de que el exceso de velocidad es muy peligroso, siendo severamente castigado.

- Cuarto nivel. Excesos de velocidad delictivos. En estos casos, la respuesta punitiva da un salto cualitativo, siendo el Código Penal y los jueces del orden penal quienes intervienen, con lo que el mensaje al conductor es aún más ejemplar: la conducta es delito, con todo lo que ello conlleva.

Vistos los cuatro niveles de reproche a los excesos de velocidad, la cuestión principal a valorar es si los mismos son en la actualidad los adecuados o si deben ser modificados para dotarles de mayor dureza o para rebajar la misma. En líneas generales, el foco de preocupación son las carreteras convencionales, que es donde se concentra en torno al 75% de la accidentalidad en vías interurbanas. Una solución puede ser la reducción de los límites de velocidad en estas vías, que conllevará de forma automática que la detracción de puntos sea más exigente, y otra pasa por retocar el Anexo IV con el fin de que los excesos de velocidad en vías con limitación entre 60 y 100 km/h conlleven una detracción de puntos más severa. En todo caso, ambas soluciones pasan por modificaciones normativas.

5. El permiso por puntos como verdadero indicador de buen conductor

Un concepto familiar es el de buen/mal conductor, asociado a los siniestros comunicados a las compañías aseguradoras. A nadie le escandaliza que un conductor que no ha tenido ningún siniestro con su vehículo pague una prima inferior a aquel que sí ha tenido uno o varios, dependiendo de la política de la compañía con la que tenga concertado el seguro del vehículo. Este concepto puede ser ampliado, vinculándolo al permiso por puntos, dotándole así de mayor importancia social.

Desde un punto de vista de la seguridad vial, un buen conductor es también aquel que no comete infracciones relacionadas con esta, y que, por ese motivo, no ha sido sancionado o condenado por un delito contra la seguridad vial. Precisamente, el permiso por puntos recoge el historial de las sanciones graves y muy graves que comunican las Administraciones competentes, pero normalmente esa información queda sólo entre el ciudadano y la Administración, con escasa utilización posterior (aunque hay que señalar que se constatan avances concretos en los últimos años). Si las entidades aseguradoras dispusieran de la posibilidad de conocer, de una manera ágil y previa aceptación de los afectados, sobre las sanciones firmes graves o muy graves de sus asegurados, el concepto de buen conductor también estaría asociado al permiso por puntos, no sólo a los siniestros. Un paso en esta dirección es el que recientemente se ha dado en el Reino Unido (2015), que ya ha puesto en marcha un sistema de consulta por parte de las compañías de seguros de automóviles que permite a los buenos conductores pagar menos por el seguro de su automóvil. En España ya se constatan iniciativas que comienzan a ir en la línea de beneficiar a conductores que disponen de todos sus puntos, y es de prever que estas iniciativas puedan ampliarse.

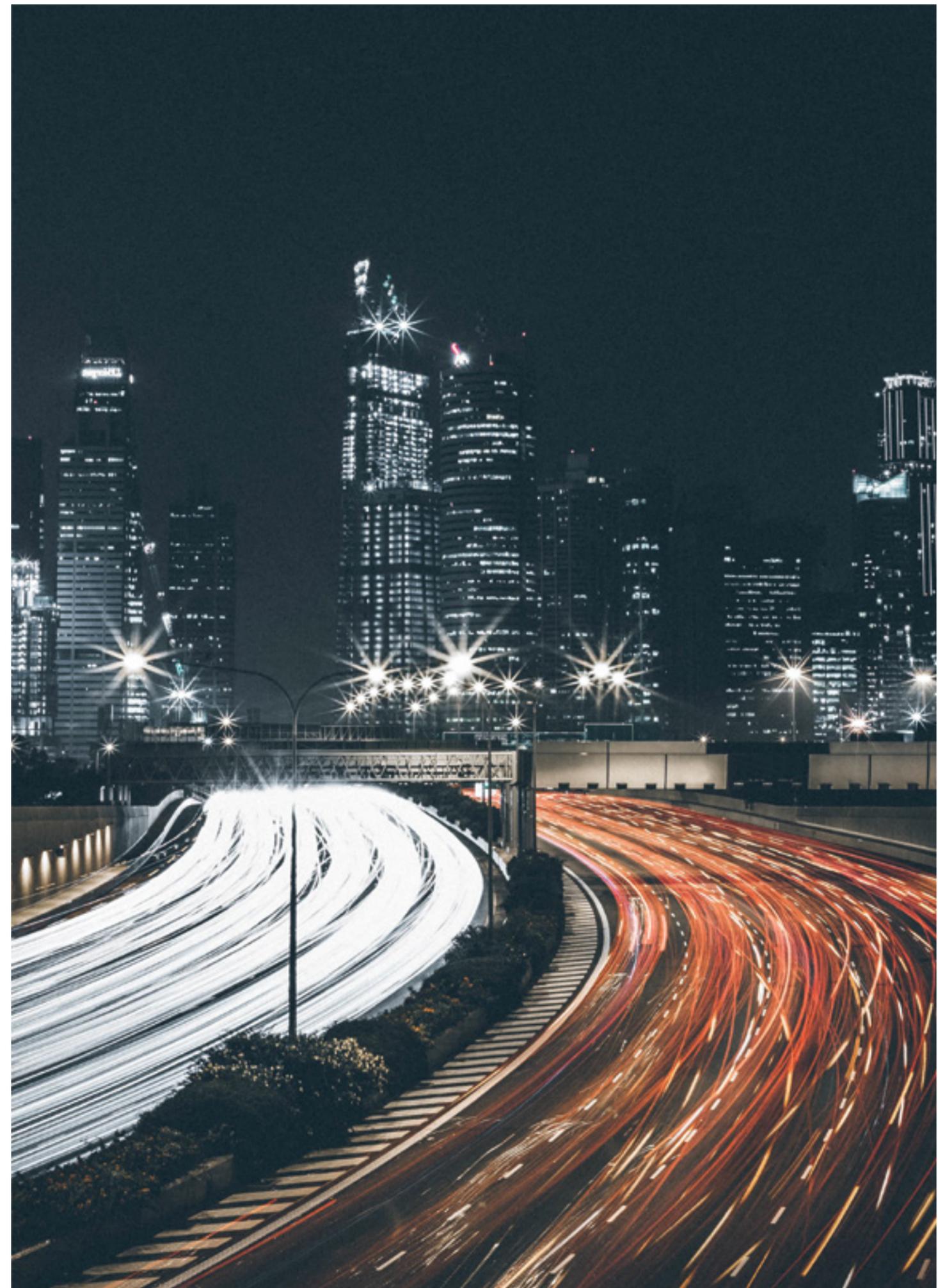
La consecuencia de que la compañía aseguradora tenga constancia de que el conductor no tiene

sanciones es que podrá aplicarle políticas de reducciones de la prima u otras bonificaciones, lo cual fomentará una mayor cultura de cumplimiento de la norma entre los ciudadanos.

En la actualidad, sólo cabe que el conductor solicite el saldo de puntos y posteriormente los acredite ante su compañía. Este es un primer paso que podría ir evolucionando hacia una comunicación más directa entre Administración y aseguradoras, con todas las garantías y previas las modificaciones legales oportunas.

Más allá de los cambios normativos, hay que señalar que el impacto de una medida como esta es muy grande para todos los actores del sistema: conductores, aseguradoras y las propias Administraciones con competencia en materia de tráfico, que deberán tener presente que una sanción con detracción de puntos también va a afectar a la prima del seguro del conductor sancionado.

El futuro del permiso por puntos también pasa por dar más valor social a lo puntos, incluso desde fuera de la Administración.



6. Movilidad segura desde niños, y padres como prescriptores reconocidos

Tradicionalmente se ha vinculado la educación vial al entorno escolar, entorno donde se realizan tareas muy importantes para que los niños asuman desde los primeros años la seguridad vial como una parte importante de su proceso educativo. Estas acciones en el entorno escolar no sólo son muy necesarias, sino que deben potenciarse todo lo posible. Pero, además del colegio, las madres y los padres son los primeros prescriptores de sus hijos y también pueden y deben involucrarse en la educación vial.

Unos progenitores que sean buenos conductores, con su saldo de puntos completo, son el primer ejemplo de educación vial para sus hijos. Son los primeros que deben inculcarles buenos comportamientos como usuarios de las vías; primero como peatones, quizá después como ciclistas. Niños y niñas que desde pequeños saben por dónde tienen que caminar y cruzar, que conocen las señales y normas básicas, que utilizan la bicicleta de forma segura, que asumen de forma natural la correcta utilización del sistema de retención, etc.

El papel de los niños es aquí fundamental. Ellos, con lo que han aprendido en el ámbito escolar, hacen ver a sus progenitores que no deben conducir utilizando el móvil, que no deben estacionar en doble fila, que deben ponerse el cinturón o el casco de protección, por poner solo algunos ejemplos. En el fondo, se trata de una educación vial en familia donde todos ganan, los mayores y los pequeños.

En esta iniciativa, el permiso por puntos aporta valor otorgando un punto a los progenitores que han asumido esta tarea y lo demuestran a la sociedad. Partiendo de la base de la necesaria reforma legal, cómo articular y desarrollar una iniciativa como esta es algo que debe formar parte del debate de los expertos en educación vial, de los educadores y de las asociaciones de madres y padres. Un cauce para acreditar si padres y niños han asumido y se

han comprometido con estos comportamientos puede ser la utilización de la infraestructura de los cursos de reeducación y sensibilización, que cobrarían de esta forma una nueva e importante función.

No se encuentra una experiencia similar en sistemas de permisos por puntos comparados, así que llevar a cabo una iniciativa tan novedosa como esta es un verdadero reto y es imprescindible que sea algo serio y riguroso, como no puede ser menos tratándose de la educación de los niños.

La educación vial también puede servir para potenciar el permiso por puntos.

7. Conocer la situación al volante de los conductores.

Un asunto pendiente, que ha preocupado de manera más intensa a las asociaciones de empresarios de transporte de viajeros y de mercancías, y que también va calando incluso en la propia sociedad, es conocer la situación legal del conductor profesional desde el punto de vista de la normativa de tráfico.

Las asociaciones empresariales han solicitado desde hace unos años que desde la Dirección General de Tráfico se les comunique el saldo de puntos de los conductores profesionales que trabajan en sus empresas.

En el año 2012 la DGT accedió de manera parcial a esta petición, de modo que cuando el empresario acredita la vinculación laboral, se le informa si el conductor sobre el que se ha realizado la consulta está en situación legal para poder conducir;

es decir, si no tiene una condena por un delito contra la seguridad vial que comporte retirada del permiso de conducción, o si no tiene declarada una pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos. En ningún caso se le informa del saldo de puntos, por ser este un detalle que no afecta legalmente a la facultad de conducir un vehículo.

El proyecto de reforma parcial del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) introduce una disposición modificativa del Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo) para facilitar la consulta de la situación legal del conductor telemáticamente, garantizando la protección de datos de carácter personal y siempre que se acredite la relación laboral. Es de esperar que esta reforma ofrezca una solución adecuada a la necesidad de saber si el conductor se encuentra habilitado para llevar a cabo su profesión.

8. Recuperación de puntos a los dos o a los tres años

El permiso por puntos, desde su origen en la Ley 17/2005, de 19 de julio, establece una distinción a la hora de recuperar puntos por el transcurso del tiempo sin cometer nuevas infracciones: transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos. No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años. Esta distinción, que actualmente se recoge en el artículo 65.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, tenía razón de ser en la necesidad de diferenciar de forma complementaria aquellas infracciones especialmente graves, introduciendo un mayor

reproche sustantivo, que se hacía efectivo no en el momento de la firmeza de la sanción, sino al cabo de los años, cuando se espera recuperar el saldo inicial asignado.

Hoy en día se estima que esta diferenciación debe ser revisada por varios motivos:

1. Introduce un elemento de complicación en el sistema de difícil explicación para los conductores, y, por este motivo, se acepta de peor manera.
2. En el año 2006 parecía razonable la diferenciación entre infracciones graves y muy graves porque no se había reformado el Código Penal en materia de delitos contra la seguridad vial. Pero hoy, el verdadero salto cualitativo para conducciones temerarias, tasas de alcohol o presencia de drogas en el organismo lo establece la consideración del hecho como delito o como infracción.

Si en el permiso por puntos se consiguen establecer cauces adecuados y eficaces para los casos de abuso o dependencia de alcohol y/o drogas, carecería de mucho sentido seguir manteniendo la distinción entre la recuperación del saldo inicial a los dos o a los tres años. Hay que concluir, además, que la eliminación de la diferenciación debe realizarse sobre la base de la recuperación del saldo inicial de 12 puntos a los dos años.

Conocer si un conductor profesional puede conducir o no es un reto de mejora a corto plazo.

7. ¿QUÉ FUE DE...?



Nada más publicarse en el Boletín Oficial del Estado la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se creaba el permiso de conducción por puntos, se comenzó a hablar de él. Faltaba un año para su entrada en vigor, pero desde el primer momento comenzaron miedos, debates y cuestiones de todo tipo que el tiempo fue poniendo en su sitio. En algunos casos fueron noticia en los medios de comunicación; en otros, bastó con aclarar lógicas dudas de un nuevo modelo de permiso de conducción que nacía y sobre el que no había nada escrito. Una década después, recordar y comentar algunas de estas cuestiones es cuando menos curioso. Se apuntan para que no queden en el olvido, aunque ya tengan poca relevancia práctica.

1. Conductores profesionales

Los llamados «conductores profesionales», que a estos efectos son los que conducen vehículos de transporte de viajeros y de mercancías, son el colectivo al que más impacta todo sistema de permiso por puntos que se pone en marcha, por razones obvias de horas de conducción. En algunos países, como Francia en 1992 o Argentina en 2007, se produjeron fuertes debates con estos profesionales cuando las autoridades pusieron en marcha los respectivos

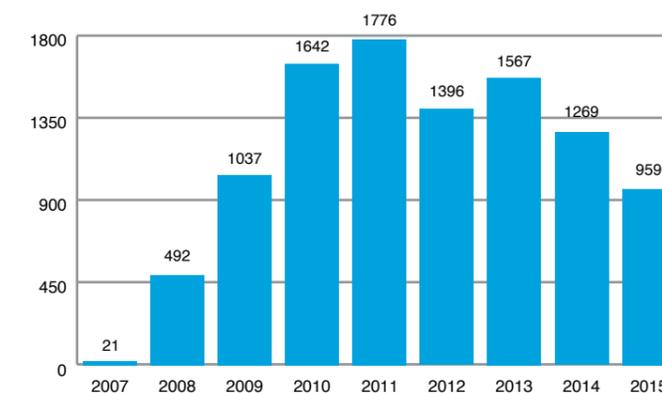
sistemas.

España no fue una excepción. Desde que se inició la tramitación parlamentaria de la «ley del permiso por puntos» los conductores profesionales defendieron sus intereses buscando medidas que suavizaran la aplicación del sistema en su colectivo. En aquellas fechas argumentaron que eran los más expuestos a quedarse sin permiso, dependiendo de ello su propio trabajo.

El resultado fue que la ley española recogió algunas medidas favorecedoras de la recuperación de los puntos y del propio permiso, que se concretaron en la reducción de los plazos para realizar los cursos de sensibilización (que pueden realizar cada año, en vez de cada dos años) y para la obtención del permiso cuando pierden la vigencia del mismo (que pueden volver a obtener a los tres meses, en lugar del plazo general de seis meses).

Visto el problema con perspectiva, hay que señalar que los miedos no eran fundados. Los conductores profesionales, conscientes de que la conducción es su medio de vida, respondieron en general de manera muy profesional al reto del permiso por puntos, y el número de declaraciones de pérdida de vigencia ha sido bajo en comparación con el resto de conductores, constatándose incluso una línea descendente año a año, acorde con la bajada general de las pérdidas de vigencia.

DECLARACIONES DE PÉRDIDA DE VIGENCIA
A CONDUCTORES PROFESIONALES



2. *Detracción de puntos a ciclistas*

Durante los dos primeros años de la puesta en marcha del permiso por puntos (excepcionalmente hubo incluso algún caso aislado posterior) se formularon denuncias a ciclistas por infracciones graves o muy graves en las que los agentes reflejaban la correspondiente detracción de puntos. La Dirección General de Tráfico dejó claro, al conocer los primeros casos, que la pérdida de puntos no era procedente cuando el infractor conducía una bicicleta, por estimar que para perder puntos era requisito conducir un vehículo para el que se requiriera autorización administrativa para conducir.

Poco a poco esta polémica fue desapareciendo, pero, para disipar cualquier tipo de duda, la propia Ley 18/2009, de 23 de noviembre, incluyó en su Anexo II la mención explícita de que «la pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produce con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija autorización administrativa para conducir».

3. *Compraventa de puntos*

La llamada «compraventa de puntos» es un efecto colateral de toda implementación de un sistema de permiso por puntos. No hay que pensar que se trata de una práctica o idea española: la guía del Proyecto BestPoint (The BestPoint Handbook. Getting the best out of a Demerit Point System, disponible en línea) lo incluye como uno de los aspectos a tener en cuenta por parte de los responsables públicos encargados de poner en marcha estos modelos (apartado I, «Points trafficking»).

El tráfico de puntos sólo opera cuando se disciplina el tráfico con medios automatizados (radares, foto-rojo, cámaras para estacionamientos, etc.), debido

a que en estos casos las denuncias no pueden ser notificadas en el acto al infractor, y se produce por el intento de algunos titulares de vehículos de eludir la detracción de puntos. Internet, teóricamente, aparece como una vía para poder conseguir puntos a costa de dinero, y de hecho hay todavía anuncios sobre esta práctica, aunque ya no se publicitan de manera tan explícita, sino bajo la inocente apariencia de «vendo un bolígrafo y regalo puntos».

La realidad es que se trata de un fiasco en la mayoría de los casos, y una práctica delictiva y peligrosa cuando es real. En primer lugar, hay que tener presente que estas prácticas pueden constituir un delito de falsedad documental tipificado en el artículo 392 del Código Penal. Y, además, hay que tener en cuenta que cuando un ciudadano facilita a un extraño sus datos personales y sus puntos a cambio de dinero, se expone a que este pueda seguir utilizando sus datos en sucesivas infracciones, y, como consecuencia, puede llegar incluso a perder todos los puntos. ¿Denunciará entonces que hay alguien que está identificándole como conductor porque un día le vendió parte de sus puntos?

Estos peligros son los que han hecho que la compraventa de puntos sea más una ficción que una realidad, aunque la obligación de los responsables públicos en seguridad vial será siempre perseguir esta práctica cuando se detecte.

4. *El primer conductor y la primera conductora que perdieron el permiso*

Con el procedimiento sancionador vigente en el año 2006 la detracción de puntos, que se produce cuando la sanción es firme, no sólo era más lenta que en la actualidad, sino también más insegura para los propios conductores, que no podían saber de manera cierta la fecha en que perdían efectivamente sus puntos.

Pero, a pesar de la lentitud y la incertidumbre, al cabo de los meses comenzaron a llegar las primeras declaraciones de pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos. El primer hombre y la primera mujer españoles que se quedaron sin permiso por puntos fueron incluso noticia en los medios de comunicación.

Un conductor de un municipio de Gran Canaria fue el primer conductor al que se le retiró el permiso a finales del 2006. Aunque disponía de un saldo de 12 puntos, acumuló tres infracciones graves y muy graves que implicaban la pérdida de 14 puntos.

En diciembre de ese mismo año, una conductora de 18 años de una localidad de Ciudad Real fue la primera mujer en perder todos los puntos. En este caso, se trataba de una conductora novel (disponía de un saldo de 8 puntos) que fue denunciada en el mismo momento por saltarse una señal de stop y por no respetar las órdenes de los agentes de la autoridad. Quedó claro en este caso que los conductores noveles tienen que tener especial cuidado en respetar las normas, pues su permiso es más vulnerable que el del resto de los conductores.

5. *Españoles con permisos de otros países para eludir el permiso por puntos*

Allá por el año 2007 se comenzó a detectar una nueva picaresca asociada al permiso por puntos: ciudadanos españoles residentes en zonas fronterizas que conseguían permiso de conducción portugués, francés, etc., para intentar eludir la aplicación del sistema.

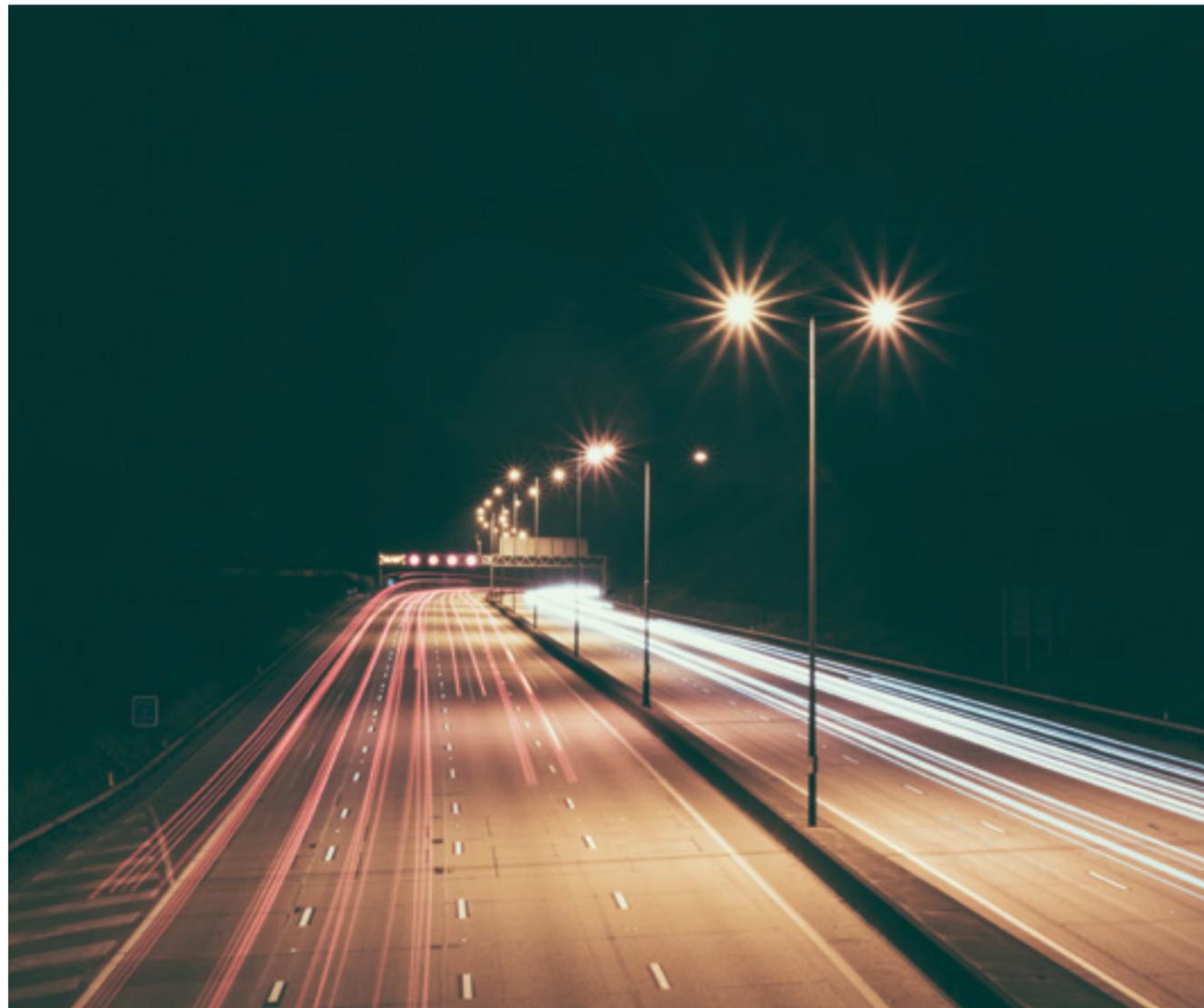
Estos conductores residían y trabajaban en España, pero habían logrado canjear su permiso por el de otro país.

Los casos más numerosos se detectaron en las provincias de Pontevedra y Ourense. Las autoridades afectadas tuvieron que realizar un análisis muy detallado de estos casos para que los

agentes de la autoridad tuvieran pleno conocimiento de los sujetos que realizaban esta práctica.

Al comprobar que se trataba de conductores inscritos en el Registro de Conductores español, las medidas implicaron que poco a poco la situación se fuera normalizando y la aplicación de la norma fuera para todos igual.

8. I. LEGISLACIÓN.



Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. TÍTULO IV: Autorizaciones administrativas. CAPÍTULO II: Autorizaciones para conducir.

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción

1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente.

2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo, cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente se determine.

3. Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado.

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional en los términos que reglamentariamente se determine.

4. La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores se ejercerá por centros, que necesitarán autorización previa de la autoridad competente para desarrollar su actividad.

Se regulará reglamentariamente el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores, así como sus medios personales y materiales mínimos.

Artículo 63. Asignación de puntos

1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos.

2. Excepcionalmente se asignará un crédito inicial de ocho puntos en los siguientes casos:

a) Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad.

b) Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, ha obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción.

3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.

4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

Artículo 64. Pérdida de puntos

1. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV.

2. Cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción

que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente cuál es el número de puntos que se restan y la forma expresa de conocer su saldo de puntos.

3. La pérdida parcial o total, así como la recuperación de los puntos asignados, afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.

4. Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.

5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción quedarán descontados de forma automática y simultánea en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, quedando constancia en dicho Registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización.

6. La antigüedad permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada titular.

Artículo 65. Recuperación de puntos

1. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

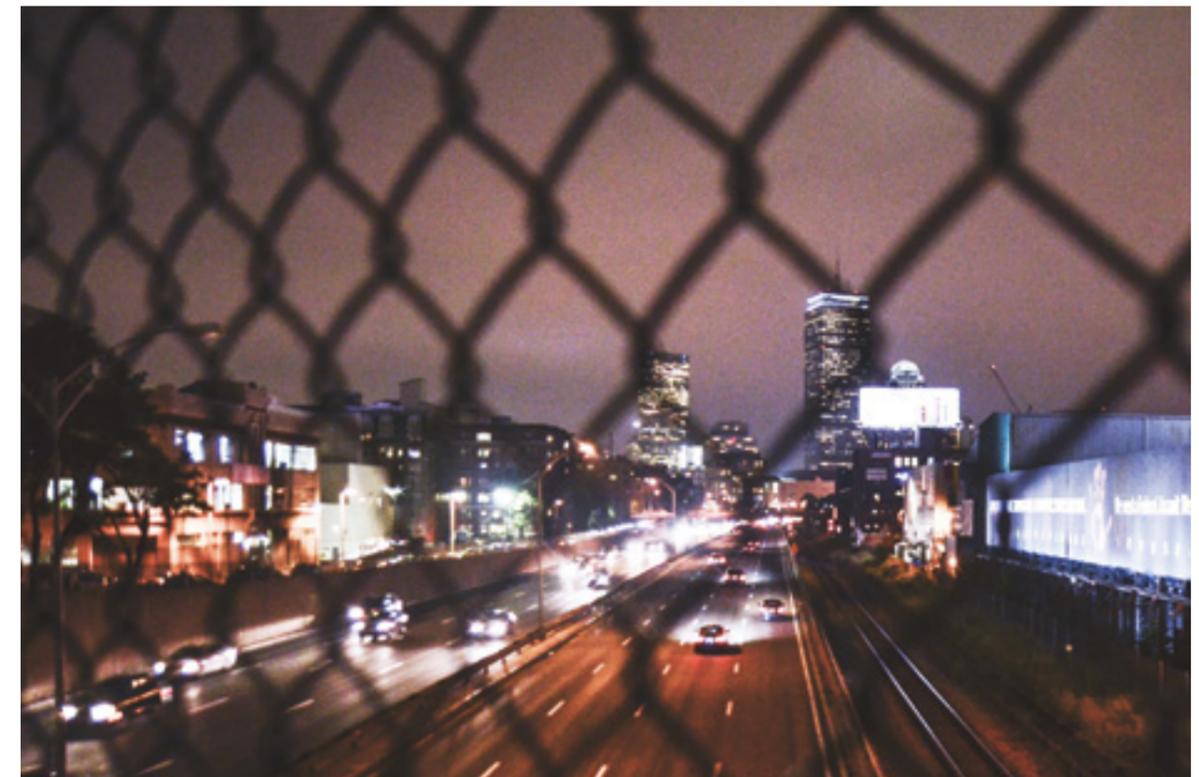
2. Los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo 63, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la

comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de doce puntos.

3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción.

4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de quince horas.



CAPÍTULO IV: Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

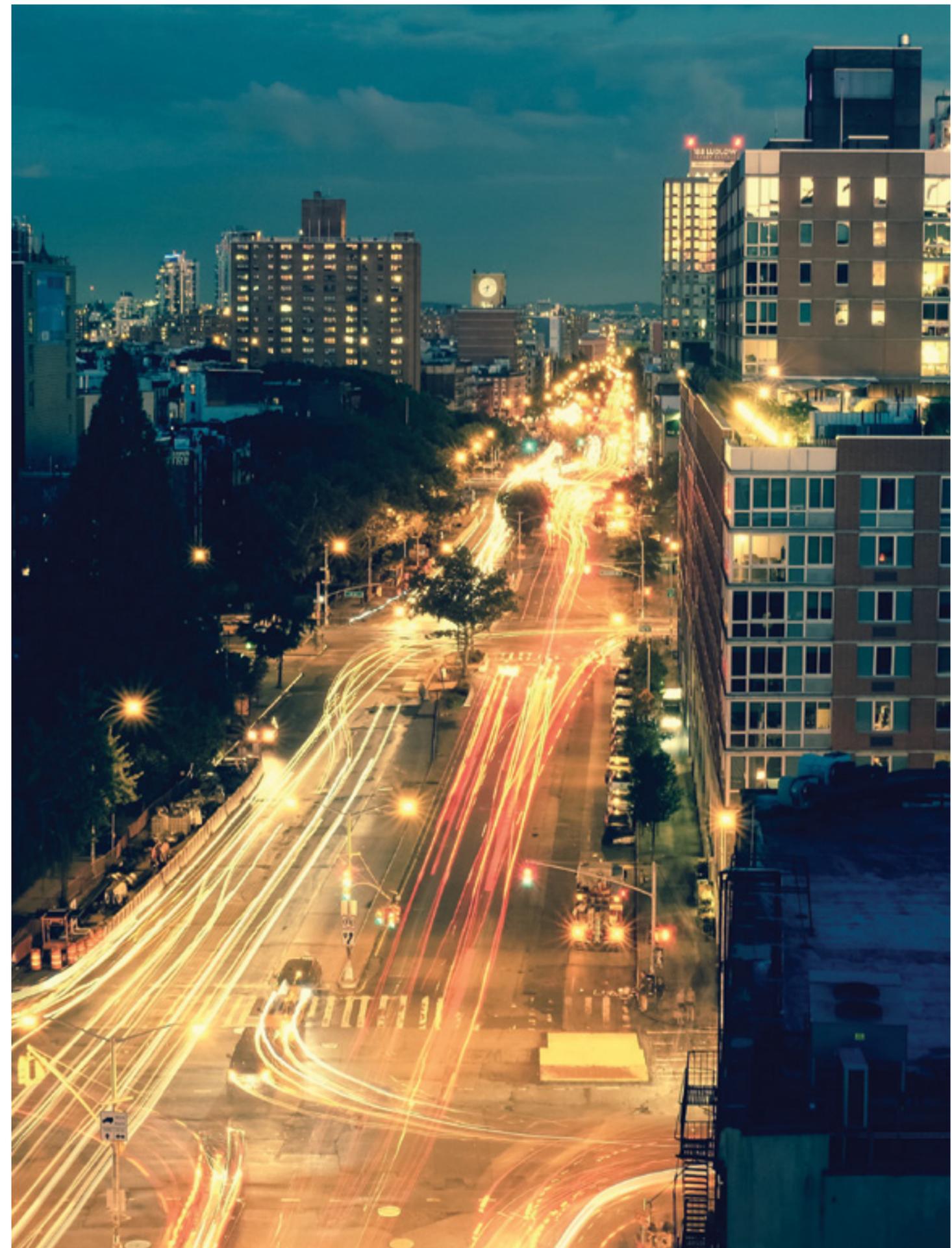
Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

2. El titular de un permiso o licencia de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación

con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.

3. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.

La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 30 horas, cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.



8. II. INFRACCIONES QUE LLEVAN APAREJADAS LA PÉRDIDA DE PUNTOS.

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:



INFRACCIONES

PUNTOS

1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:

Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)

6

Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)

4

2. Conducir con presencia de drogas en el organismo

6

3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo

6

4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas

6

5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico

6

6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre

6

7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad

6

8. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello

4

9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación

4

10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida

4

INFRACCIONES	PUNTOS
--------------	--------

- 11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida **4**
- 12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas **4**
- 13. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta ley y en los términos establecidos reglamentariamente **3**
- 14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías **4**
- 15. No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico **4**
- 16. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede **4**
- 17. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación **3**
- 18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección **3**
- 19. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce **4**
- 20. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros **3**

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el cuadro de velocidad.

Cuadro de velocidad

Infracción por exceso de velocidad captado por cinemómetro:

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	131 150	100	-
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 150	151 170	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	181 190	500	6
		71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del Anexo III. El resto de los efectos administrativos y penales solo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

EDITA

Dirección General de Tráfico

IMPRIME

Imprenta Nacional de la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

N.I.P.O.: 128-16-002-5

DEPÓSITO LEGAL: M-15434-2016

DIEZ AÑOS DEL PERMISO POR PUNTOS

El tiempo pasa muy deprisa, y, casi sin habernos dado cuenta, el permiso por puntos cumple sus primeros diez años de vida. Va creciendo, y es el momento adecuado para hacer un repaso general a cómo se ha venido desarrollando, y también para apuntar qué retos están pendientes y qué aspectos se pueden mejorar con el objetivo de que siga siendo una herramienta útil al servicio de la seguridad vial, que fue para lo que se creó.

10º Aniversario
— permiso —
por puntos