



ANTEPROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE, EN MATERIA DE PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS.

«EXPOSICIÓN DE MOTIVOS»

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, fija como principal indicador de la misma el *bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes*, objetivo que debe alcanzarse al finalizar la presente década. Si bien en los años iniciales de aplicación de la Estrategia este indicador parecía alcanzable, las cifras consolidadas de siniestralidad de los últimos años señalan que la tasa ha empeorado, consolidándose una tendencia decreciente, y actualmente se encuentra en 39 fallecidos por millón de habitantes. En este contexto, volver a situar a España en las cifras estadísticas fijadas como objetivo implica tomar medidas estructurales que se inicia con la modificación legal, y que dará paso a otras posteriores que deben permitir una consolidación para la próxima década, alineándonos así con los postulados de la Unión Europea y de instituciones internacionales en la materia.

Para la mayoría de los conductores y de los expertos, el comúnmente conocido como *permiso de conducir por puntos* ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las carreteras y ciudades de nuestro país. Varios estudios específicos sobre esta materia indican que en torno al 15-20 % de la reducción que se produjo entre los años 2005 y 2009 se debió directamente al impacto del permiso por puntos y, quizá más importante aún, contribuyó de manera decidida a que los conductores interiorizaran cuáles son los comportamientos y actitudes que comportan mayor peligro en la conducción.



Tras varios años de experiencia en la aplicación del permiso por puntos, y como también ha venido sucediendo en otros países que también disponen de sistemas similares, es el momento de proceder a su actualización, manteniendo un modelo que se estima válido, pero incidiendo en aquellos aspectos que requieren de modificación, con el principal objetivo de mejorar la eficacia del sistema. De forma general, el objeto de la reforma se centra principalmente en: la revisión de las infracciones que detraen puntos; el aumento en el número de puntos que se recuperan tras la superación de los cursos de sensibilización y reeducación vial; el reconocimiento que tiene para la seguridad vial la superación de cursos de conducción segura; el tratamiento actualizado de la conducción profesional; y la unificación a dos años del plazo que tiene que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones.

La modificación busca compensar aspectos que aumentan la presión punitiva a los conductores –infracciones que agravan la pérdida de puntos por su relación actual con los factores concurrentes de accidentalidad- con medidas que favorecen el cambio de comportamiento de los conductores, y que recompensan a aquéllos que se adaptan e interiorizan una conducción que minimiza los riesgos.

Respecto de las infracciones, los cambios se centran en las que se han identificado por los expertos como los comportamientos más peligrosos en la actualidad, y que, por consiguiente, aumentan la detracción de puntos. En concreto, se modifican los Anexos II y IV para agravar la pérdida de puntos en infracciones de utilización de teléfono móvil sosteniendo u sujetando el dispositivo –diferenciándolo de otros supuestos de utilización con dispositivos embarcados en el vehículo-, la falta de uso o uso incorrecto de casco de protección, de cinturón de seguridad, y sistemas de retención infantil, así como los excesos de velocidad en carreteras convencionales. Esta revisión se basa en datos estadísticos que se han venido consolidando en los últimos años. En este sentido, debe señalarse que en las carreteras convencionales tienen lugar en torno al 75 % de los accidentes con víctimas, o que las distracciones constituyen ya la principal causa de accidentes con víctimas, siendo la utilización del teléfono móvil la principal causa



concurrente. De esta forma, estas infracciones quedan claramente identificadas como los comportamientos más reprochables en materia de seguridad vial, y el mensaje a los conductores es nítido en este sentido.

Frente al agravamiento de la detracción de puntos en las infracciones citadas, se apuesta por los cauces para mejorar el comportamiento de los conductores a través de los cursos. Por una parte, se aumenta el número de puntos que se pueden recuperar por la superación de los cursos de sensibilización y reeducación, pasando a un máximo de 6 a 8 puntos. Y, por otra parte, la modificación legal abre la posibilidad de que los cursos de conducción segura, que han ganado prestigio con el tiempo, y que llevan varios años ofreciendo algunas asociaciones, clubes de conductores, entidades aseguradoras, etc. puedan servir para recuperar o bonificar con 2 puntos de saldo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Además, estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a los conductores que, aunque no hayan cometido infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura.

Además, se unifica a dos años el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos, desapareciendo la distinción existente hasta ahora entre dos años cuando constan sanciones graves y tres años cuando constan sanciones muy graves. Al cabo de los años, es viable simplificar el sistema en este aspecto, que era complejo de entender por los conductores, que desconocían en muchas ocasiones si las sanciones anotadas en el Registro de Conductores e Infractores eran de un tipo o de otro.

Otro aspecto que sufre una sensible modificación es la llamada conducción profesional, que se adapta así a la realidad que existe hoy en día. El primer cambio a destacar es que se habilitará un sistema telemático que permitirá comunicar a las empresas de transporte de personas o de mercancías las declaraciones de pérdida de vigencia de los conductores profesionales que tienen empleados. Parece lógico que si la autoridad de tráfico suspende el derecho a conducir de un conductor profesional la



empresa tenga conocimiento de ello para impedir que conduzca un autobús o un camión, dependiendo de los casos.

Además, también establece que se prevé desarrollar un sistema on line que favorecerá que las empresas de transporte puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en estas empresas se encuentra en situación legal de poder conducir vehículos de transporte.

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se añade un apartado 5 al artículo 63 con el siguiente contenido:

“5. La superación de cursos de conducción segura establecido en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos compensará con dos puntos adicionales, siempre que se tenga saldo positivo, hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso cada dos años.”

Dos. Se suprime el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 65 y se modifica su apartado 4, que quedan redactados del siguiente modo:

“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.”

“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 ocho 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.“

Tres. Se incorpora un apartado 4 al artículo 71 con el siguiente contenido:

“4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico comunicará telemáticamente a las autoridades competentes de transportes terrestres, y a los efectos de la comunicación a las empresas de transporte, las declaraciones de pérdida de vigencia de los conductores profesionales que éstas tengan empleados, incluyendo las medidas cautelares que puedan acordarse.”

Cuatro. Se modifican los párrafos g) y j) del artículo 76, que quedan redactados del siguiente modo:

“g) Utilizar, sosteniendo o sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros.”

“j) No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación y vigilancia del tráfico, o de sus agentes.”

Cinco. Se incorpora una disposición adicional duodécima con el siguiente contenido:

“Disposición adicional duodécima. Superación de cursos de conducción segura.

La compensación de puntos por la superación de cursos de conducción segura no será efectiva hasta que el sistema esté regulado y su funcionamiento permita su aplicación.”

Seis. Se incorpora una disposición adicional decimotercera con el siguiente contenido:

“Disposición adicional decimotercera. Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías



puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.”

Siete. Se incorpora una disposición transitoria cuarta con el siguiente contenido:

“Disposición transitoria cuarta. Recuperación de puntos.

Los titulares de un permiso o licencia de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones muy graves, recuperarán la totalidad del crédito inicial de doce puntos en la fecha de entrada en vigor de esta ley si han transcurrido dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos.”

Ocho. Se modifica el párrafo b) del apartado 2 de la disposición final segunda, que queda redactado del siguiente modo:

“b) para modificar los anexos II y IV”

Nueve. Se incorpora un párrafo f) a la disposición final tercera con el siguiente contenido:

“f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.”

Diez. Se modifica el anexo II queda redactado del siguiente modo:

ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada 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:



	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) 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)	6 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 tacógrafo o del limitador de velocidad.	6
8. Utilizar, sosteniendo o sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo.	6
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
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 o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros	4
13. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4
14. No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación y vigilancia del tráfico, o de sus agentes	4
15. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	4
16. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección	4
17. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello.	4
18. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce	4
19. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
20. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a	3

aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción o utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8.	
--	--

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

Once. El párrafo a) del apartado 2 del anexo III queda redactado del siguiente modo:

“a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de ocho puntos, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de quince horas.”

Doce. El anexo IV queda redactado del siguiente modo:

ANEXO IV

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

Sanción y detracción de puntos a aplicar sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

		Límite de velocidad (Km/h)										IMPORTE	PUNTOS	
		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110			120
Exceso de velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100 €	0
		40	50	60	70	90	100	110	110	120	140	150		
		41	51	61	71	91	101	111	111	121	141	151	300 €	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170		
		51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400 €	4
		60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180		
		61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500 €	6
	70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190			
Muy Grave		≥ 71	≥ 81	≥ 91	≥ 101	≥ 131	≥ 141	≥ 151	≥ 161	≥ 171	≥ 181	≥ 191	600 €	6



Trece. Se incorpora un anexo VIII con el siguiente contenido:

ANEXO VIII

Cursos de conducción segura

1. Objeto. Los cursos de conducción segura tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.
2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura en carretera o en zona urbana.
3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica.
4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*



Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el día XXX.”