



**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL 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 DEL PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS**

**0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior	<b>Fecha</b>	12 de marzo de 2021
<b>Título de la norma</b>	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.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Modificación de los siguientes aspectos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: <b>1.-</b> Revisión de infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos para adecuar el catálogo a las infracciones que ponen en más riesgo la seguridad vial.		



	<p>2.- Mejora del comportamiento de las personas conductoras a través de los cursos, mediante la bonificación o recuperación de 2 puntos hasta un máximo de 15 por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.</p> <p>3.- Unificación a 2 años del plazo para la recuperación del saldo inicial de puntos, con independencia de si la pérdida parcial de puntos se ha producido como consecuencia de la comisión de infracciones graves o muy graves.</p> <p>4.- Supresión de la posibilidad que tienen los turismos y motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllos.</p> <p>5. - Conducción profesional: acceso de las empresas de transporte <b><u>y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras</u></b> a los datos sobre la habilitación para conducir de sus profesionales que se dedican a la conducción.</p> <p>6. - Prever la inspección y auditoría a los operadores cuya actuación esté vinculada con las competencias de la Jefatura Central de Tráfico que, en el caso de la auditoría, se pueda apoyar en entidades acreditadas para ello.</p>
<p><b>Objetivos que se persiguen</b></p>	<p>1.- Conseguir los objetivos previstos en la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 y, en particular, reducir la tasa de personas fallecidas a 37 por millón de habitantes, revirtiendo el repunte de la siniestralidad de los últimos años, y recuperar la</p>



	<p>buena posición de España en seguridad vial respecto a los países de nuestro entorno.</p> <p>2.- Partir de una mejor posición para afrontar las Estrategias de Seguridad Vial de la Comisión Europea y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la década 2020-2030.</p>
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>La consecución de los objetivos previstos exige reformas estructurales que afectan al permiso por puntos ya que ésta es la herramienta más eficaz para reducir la siniestralidad. El permiso por puntos está regulado en una norma con rango de ley.</p> <p>La adopción de medidas no regulatorias no aportarían resultados significativos a corto plazo, además de no ser viables en términos generales.</p>
<b>Tipo de norma</b>	Ley
<b>Estructura de la norma</b>	La ley tiene un artículo único, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.
<b>Informes Recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior</li><li>- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana</li><li>- Ministerio de Hacienda</li><li>- Agencia Española de Protección de Datos</li><li>- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa</li><li>- Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030</li><li>- Ministerio de Política Territorial y Función Pública</li><li>- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital</li><li>- Ministerio de Trabajo y Economía Social</li></ul>



		- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible
<b>Trámite de Audiencia</b>		- Consulta pública previa, en la página web del Ministerio del Interior del 31 de julio al 14 de septiembre de 2018. - Audiencia e información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior del 1 al 23 de octubre de 2018 y solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por la norma en el plazo anterior.
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<b>AL DE</b>	¿Cuál es el título competencial prevalente? Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia



	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<p>Supone una reducción de cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p>X <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>Sí afecta a los presupuestos de la Administración del Estado: <b>207.447 euros</b></p> <p>No afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales: Comunidades Autónomas y Administración Local</p>	<p><input type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	<p>La norma tiene un impacto de género</p>	<p>Negativo <input type="checkbox"/></p> <p>Nulo X</p>



		Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	La norma tiene un impacto nulo en la familia. La norma tiene un impacto nulo en la infancia y en la adolescencia.	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

## **1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.**

### **1.1. Consideraciones generales sobre el sistema del permiso y licencia de conducción por puntos.**

El sistema del permiso y licencia 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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, llevada a cabo por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, conocida comúnmente como “ley del permiso por puntos”. Está inspirado en el sistema francés.



Los principios básicos del permiso y licencia de conducción por puntos en nuestro país son el carácter reeducador (modificación de los comportamientos de las personas conductoras a través de los cursos de sensibilización y reeducación vial) y el efecto punitivo (disminución o pérdida del crédito de puntos por la reiterada comisión de infracciones).

En la importante reducción de personas fallecidas que se produjo desde 2006, año de entrada en vigor del permiso por puntos, con 2.989 víctimas en carretera, a 2013, año en el que comenzó el repunte de víctimas mortales después de darse el dato más bajo registrado con un total de 1.134, ha jugado un papel muy relevante el permiso por puntos. Se ha estimado que en torno al 15% de la reducción del número de víctimas mortales producido entre los años 2005 y 2009 se atribuye al efecto directo del permiso por puntos, al haber adoptado la mayoría de las personas comportamientos más seguros en la conducción<sup>1</sup>.

Este sistema ha sufrido dos reformas mínimas: en el año 2009, a través de 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, que realizó un pequeño ajuste en el catálogo de infracciones, coincidiendo con una profunda reforma del procedimiento sancionador, y en el año 2014, mediante la Ley

---

<sup>1</sup> Si bien la Dirección General de Tráfico no realizó una evaluación ex post específica sobre el impacto directo del permiso por puntos, existen varios estudios académicos sobre el impacto del mismo como:

-“El impacto del permiso por puntos sobre la seguridad vial” (Javier Roca- Francisco Tortosa), publicado en “Securitas Vialis” (2008): <https://www.researchgate.net/publication/240359046> El impacto del permiso por puntos sobre la seguridad vial

- “BALANCE DE LA INFLUENCIA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS EN LA MORBIMORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA” (Aurora Adam), publicado en Gaceta Internacional de Ciencias Forenses (2012): [https://www.uv.es/GICF/3Ar2\\_Adam\\_GICF\\_03.pdf](https://www.uv.es/GICF/3Ar2_Adam_GICF_03.pdf)

-“influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante” (Luis Montoro, Javier Roca, Francisco Tortosa), publicado en “Psicothema” (2008): <https://www.researchgate.net/publication/28231013> Influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante percepción de los conductores



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, que acometió únicamente retoques técnicos en determinadas infracciones. Las diversas modificaciones están integradas en 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.

Habiendo transcurrido ya trece años desde la aprobación del permiso por puntos, y teniendo en consideración las cifras actuales de accidentalidad y los nuevos objetivos que van a marcar la Unión Europea y la Organización Mundial de la Salud para la próxima década, es preciso realizar una reforma legislativa con la que atajar los problemas que apuntan a un cierto agotamiento del sistema y con la que se pueda estar en mejor posición para cumplir los futuros indicadores.

Otros Estados de la Unión Europea que tienen implantado el sistema del permiso por puntos también han procedido a la revisarlo después de haber transcurrido unos años desde su implantación. Es el caso de Alemania, Francia y Reino Unido, tal como se expone en el apartado 2.2.2.3.

## **1.2. Fines y objetivos perseguidos.**

### **1.2.1. Fines.**

**1.2.1.1. Cumplimiento de los objetivos previstos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, destacándose como principal el que pretende alcanzar una tasa inferior a 37 personas fallecidas por millón de habitantes al finalizar la presente década.

**1.2.1.2. Situar a España en una mejor posición de partida para afrontar las estrategias de seguridad vial que la Comisión Europea y la Organización Mundial de la Salud (OMS) están ultimando para la década 2020-2030.**



Estas estrategias se encuentran en el documento de trabajo de la Comisión Europea “Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030”, de 19 de junio de 2019 y en el documento sobre metas de seguridad vial definidas por la Organización Mundial de la Salud para 2020-2030, de 23 de febrero de 2018.

### **1.2.2. Objetivos.**

#### **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020:**

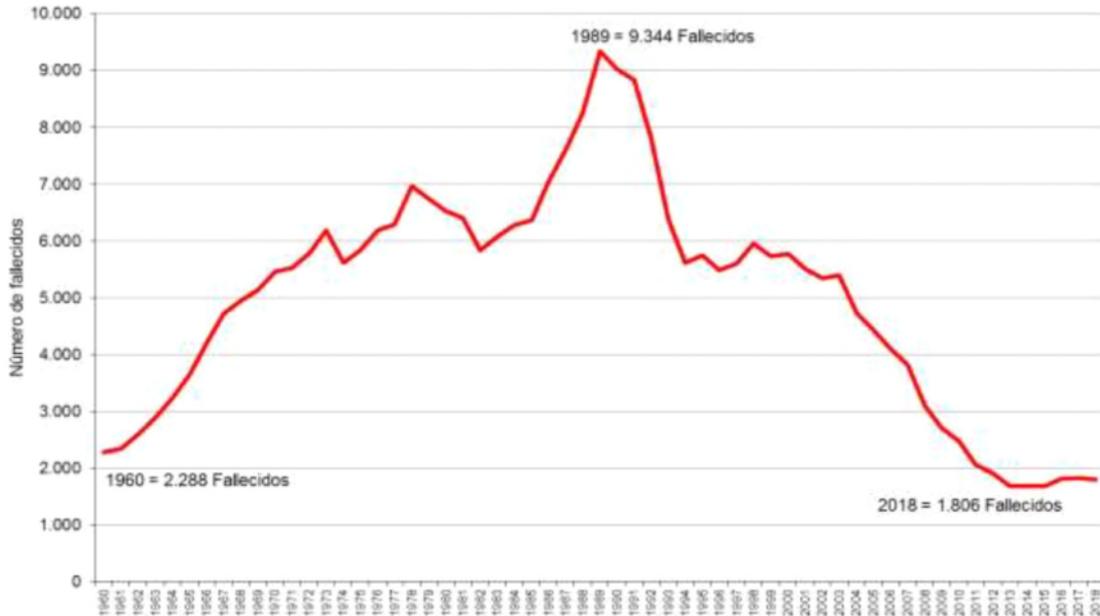
##### **1.2.2.1. Alcanzar una tasa inferior a 37 personas fallecidas por millón de habitantes al finalizar la presente década.**

Si bien en los años iniciales de la aplicación de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 este indicador parecía alcanzable, las cifras de accidentalidad de los últimos años han puesto de manifiesto que la tasa ha empeorado, toda vez que en el año 2018 se encuentra en 39 personas fallecidas por millón de habitantes.

En total, en el año 2018 se han contabilizado 102.299 accidentes de tráfico con víctimas, en los que perdieron la vida 1.806 personas. Esta cifra supone un descenso del 1,3% respecto a 2017 (1.830 fallecidos) y rompe la tendencia de aumento del número de víctimas mortales experimentada en los cuatro años previos. Sin embargo, esta tasa está aún por encima de los 37 por millón de habitantes. España ha pasado de ser el quinto país europeo con menor tasa de accidentes mortales en 2016 al puesto número siete en 2018.



### Serie histórica de fallecidos en accidentes de tráfico en España 1960-2018<sup>2</sup>



### Principales magnitudes

Año	Magnitudes
1960	1 millón de vehículos 2 millones de personas conductoras
2018	35,1 millones de vehículos 26,8 millones de personas conductoras

#### 1.2.2.2. Reducir el número de personas heridas graves en un 35%.

Se trata de dar respuesta a las consecuencias que sufren quienes, sin perder la vida, resultan con heridas graves y ven sus condiciones psicofísicas alteradas por un accidente de tráfico. La cifra objetivo para el año 2020 es de 9.050.

En el año 2018 se han contabilizado 138.609 personas que resultaron heridas en accidentes de tráfico, de las cuales 8.935 requirieron ingreso hospitalario.

<sup>2</sup> “Las principales cifras de la siniestralidad vial. 2018”. Página web DGT: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>



Si bien la cifra alcanzada en el año 2018 es inferior a la prevista para el año 2020, es necesario acometer reformas normativas para conseguir que no se revierta esta tendencia, toda vez que en el año 2017 la cifra de víctimas graves fue de 9.546.

### **1.2.2.3. Alcanzar la cifra de cero víctimas mortales infantiles sin sistema de retención infantil.**

La correcta utilización de los sistemas de retención infantil es clave ya que reduce entre un 50 y un 80% el riesgo de lesión en caso de accidente. El objetivo es que en 2020 no haya ninguna víctima infantil fallecida sin utilizar un sistema de retención infantil.

En el año 2018 no ha habido ninguna víctima mortal infantil sin utilizar un sistema de retención infantil, mientras que en el año 2017 hubo 5 por este motivo. Como se ha indicado en el apartado anterior, es necesario acometer reformas normativas para mantener en el año 2020 la cifra de cero víctimas mortales infantiles sin sistema de retención infantil que se ha alcanzado en el año 2018.

### **1.2.2.4. Conseguir un 20% menos de víctimas mortales y graves en motocicletas.**

El indicador establecido significará reducir las víctimas mortales y graves en motocicletas, de 3.473 del año 2009 a 2.778 en el año 2020.

En el año 2018 hubo 3.041 víctimas mortales y graves en motocicletas, mientras que en el año 2017 fueron de 3.143.

## **Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030:**



**1.2.2.5. Reducir en un 50% el número de víctimas mortales y graves para el año 2030.**

**1.2.2.6. Avanzar hacia una cifra próxima a cero en víctimas mortales y graves para el año 2050.**

**Metas de seguridad vial definidas por la Organización Mundial de la Salud para 2020-2030:**

**1.2.2.7. Alcanzar una cifra próxima al 100% en el número de motoristas que utilizan correctamente el casco de protección.**

**1.2.2.8. Alcanzar una cifra próxima al 100% en el número de ocupantes del vehículo que utilizan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil.**

### **1.2.3. Medidas.**

Las medidas que recoge este proyecto de ley con el fin de conseguir los objetivos propuestos, son las siguientes:

**1.2.3.1. Adecuación de las infracciones** que detraen puntos a la realidad de los comportamientos que en mayor medida atentan contra la seguridad vial, por constituir las principales causas de accidentalidad:

- a) Aumento de la detracción de puntos por el uso del teléfono móvil en la conducción.**
- b) Aumento de la detracción de puntos por no utilización del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y casco de protección.**



**1.2.3.2. Simplificación** de algunos aspectos del sistema, con objeto de favorecer el conocimiento práctico del número de puntos de que dispone cada titular de un permiso: **unificación a dos años** del plazo que tiene que transcurrir **para recuperar el saldo inicial de puntos**. Ahora, en el caso de las infracciones muy graves, tienen que transcurrir tres años.

**1.2.3.3.** Apuesta por los cursos como cauce de corrección de los comportamientos inadecuados en la conducción: **bonificación o recuperación de dos puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente** y garantizar su efectiva adecuación a los requisitos legal y reglamentariamente establecidos, mediante un sistema de auditoría a través de entidades acreditadas a tal fin.

**1.2.3.4.** Adecuación del permiso por puntos a las demandas actuales en materia de **conducción profesional**, mejorando los medios para conocer su situación legal. Así, se desarrollará reglamentariamente un sistema para que las empresas de transporte **y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras** puedan conocer de forma telemática si las personas conductoras profesionales que tienen en su plantilla pueden legalmente conducir.

**1.2.3.5. Eliminación** de la posibilidad **de que los turismos y las motocicletas puedan rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad** de las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulan a velocidad inferior a aquéllos. De esta manera se adecúa la velocidad de estas vías a su capacidad de seguridad y se refuerza el mensaje de que la maniobra de adelantamiento conlleva un riesgo de colisión frontal.



**1.2.3.6.** Cobertura legal suficiente al **modelo de auditoría** a los operadores cuya actuación esté vinculada a las competencias de la Jefatura Central de Tráfico (entre los que se encuentran los centros que impartirán cursos de conducción segura y eficiente que compensen puntos del permiso de conducción), que se apoye en entidades de acreditación y que coexistirá con el tradicional de inspección, que permita garantizar que aquéllos cumplen los requisitos de seguridad y calidad que las normas establecen.

Esta cobertura legal no sólo debe reconocerse como competencia expresa del citado organismo autónomo, sino que debe implicar la adecuada tipificación de las infracciones graves o muy graves y la sanción de las mismas.

### **1.3. Análisis de la adecuación a los principios de buena regulación.**

En la elaboración de este anteproyecto de ley se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

**Principios de necesidad y eficacia.** El anteproyecto de ley persigue un interés general: la mejora de la seguridad vial, reduciendo la siniestralidad en las vías públicas. De esta manera, la modificación contribuirá a poder cumplir los objetivos previstos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, siendo el principal el de alcanzar una tasa inferior a 37 personas fallecidas por millón de habitantes al finalizar esta década. También permitirá que España pueda partir de una mejor posición de cara a las Estrategias de Seguridad Vial que la Comisión Europea y la Organización Mundial de la Salud (OMS) están preparando para la década 2020-2030.

El sistema del permiso de conducción por puntos es el instrumento más adecuado para conseguir los objetivos propuestos toda vez que contribuyó de forma muy importante en la reducción significativa de víctimas mortales que se produjo a



partir del año 2006, fecha de su entrada en vigor. En estos momentos es necesaria la revisión del sistema del permiso por puntos a través de la modificación de las infracciones más peligrosas que detraen puntos y el reforzamiento de los cauces de sensibilización y reeducación vial.

**Principio de proporcionalidad.** La iniciativa legislativa contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a la ciudadanía.

**Principio de seguridad jurídica.** La reforma propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico y sigue la misma la línea marcada por otros países de la Unión Europea que tienen implantado el sistema del permiso por puntos, los cuales han procedido a su revisión una vez transcurridos varios años desde su implantación. Se genera un marco normativo estable e integrado, que simplifica este sistema del permiso por puntos, facilitando su conocimiento y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas, las empresas dedicadas al transporte de personas y mercancías y los centros que en el futuro impartan los cursos de conducción segura y eficiente para la recuperación o bonificación de puntos.

**Principio de transparencia.** Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de potenciales personas y entidades interesadas. Con carácter previo, se ha dado cumplimiento al trámite de consulta pública y, posteriormente, se ha llevado a cabo el trámite de audiencia e información pública, así como la preceptiva petición de informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y a la Agencia Española de Protección de Datos.

**Principio de eficiencia.** La reforma propuesta no impone cargas administrativas a la ciudadanía.



#### **1.4. Análisis de alternativas.**

La consecución para el año 2020 de los objetivos que se pretenden lograr con esta modificación normativa exige implementar medidas estructurales que afectan al permiso por puntos, toda vez que se ha demostrado que este sistema ha contribuido a reducir la siniestralidad, al influir de forma importante en la propia percepción de los comportamientos que se consideran inadecuados al volante.

El permiso por puntos se encuentra regulado en una norma con rango legal, que es el 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. Por lo tanto, la modificación de los preceptos que afectan a esta materia se deben modificar por una ley.

No se contemplan alternativas que puedan dar los resultados esperados a corto plazo. Medidas como incrementar la vigilancia en vías urbanas e interurbanas por parte de agentes de la autoridad, u otras medidas de vigilancia y disciplina del tráfico, que deben continuarse e incluso intensificarse, no aportarían resultados significativos a corto plazo, además de no ser viables en términos generales.

En consecuencia, es necesario llevar a cabo en estos momentos la reforma legal propuesta frente a la alternativa de no aprobar ninguna regulación. Para conseguir los objetivos citados en el apartado 1.2.2. y revertir la situación que se está produciendo en los últimos años de aumento de la siniestralidad y víctimas mortales en accidentes de tráfico en nuestro país, es imprescindible adoptar ahora las medidas expuestas en el apartado 1.2.3., las cuales sólo se pueden llevar a cabo si se recogen en el anteproyecto de ley que se propone.

#### **1.5. Plan Anual Normativo.**

Se ha incluido en el Plan Anual Normativo para 2020, aprobado por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 8 de septiembre de 2020.



## 2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

### 2.1. Contenido.

El anteproyecto de ley se estructura en un artículo, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.

El artículo único contempla la 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, y tiene diecinueve apartados.

El **apartado Uno** modifica la letra c) del artículo 4 para incluir expresamente dentro de la competencia de la Administración General del Estado para aprobar las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en la enseñanza, la formación en conducción ciclista.

El **apartado Dos** añade un párrafo r) al artículo 5 para incluir, dentro de las competencias que tiene atribuidas el Ministerio del Interior, la relativa a la determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos. Esta inclusión está relacionada con la regulación de los cursos de conducción segura y eficiente que se introduce en el anteproyecto de ley a través de un nuevo apartado 5 que se añade al artículo 63, del nuevo párrafo f) que se incorpora a la disposición final tercera y de la adición de un anexo VIII. También es coherente con lo ya dispuesto en el párrafo p) del artículo 5, que recoge la competencia del Ministerio del Interior para la regulación de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

También añade los párrafo s) y t) para recoger, en el primer caso, la competencia relativa a la inspección de los centros y otros operadores cuya



actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias asignadas al Ministerio del Interior en este artículo, que se refiere a la tradicional función inspectora realizada por efectivos de la Administración, y, en el segundo caso, para permitir la colaboración en la función de inspección a los centros colaboradores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por entidades de certificación acreditadas.

Esta medida relativa a la colaboración surge para poder controlar, en primera instancia, la efectiva realización y la impartición conforme a la normativa reguladora de los cursos de conducción segura y eficiente, puesto que no poder garantizar dichos extremos implicaría en la práctica una alta probabilidad de que los cursos no lleguen a impartirse, pudiendo traducirse en un negocio de compraventa de puntos. La imposibilidad material constatada de realizar estas inspecciones exclusivamente con el personal al servicio de la Administración obliga a la búsqueda de otras soluciones que supongan un complemento a la labor inspectora de la Administración para permitir llegar a un número suficiente de cursos y garantizar un alto porcentaje de cumplimiento.

No obstante, junto a estos cursos, existen otros centros de formación, centros de reconocimiento de conductores, centros que imparten cursos de mercancías peligrosas y otros operadores cuya actividad de tramitación administrativa, especialmente electrónica, está ligada a la Jefatura Central de Tráfico (son los que realizan una tramitación administrativa telemática o presencial: gestores administrativos, centros autorizados para el tratamiento residual de los vehículos y otros colectivos entre los que hay que incluir a las empresas de transporte en cuanto al acceso a la situación de las personas conductoras), cuyo funcionamiento debe ser también por los mismos motivos objeto de inspección y, por lo tanto, la medida incluye la posibilidad de que estas entidades acreditadas auditen y colaboren de forma material y auxiliar en la función inspectora reservada al personal de la Administración Pública.



La Dirección General de Tráfico ya está trabajando en este sentido y en colaboración con ENAC ha redactado un documento que establece los criterios de acreditación para los organismos de certificación de los cursos de la DGT de conducción segura y eficiente en motocicletas y ciclomotores. En ese documento se fijan los requisitos mínimos definidos por la DGT que se van a requerir a las empresas o entidades que pretendan acreditarse por ENAC bajo la norma UNE–EN ISO/IEC 17065 para ejercer actividades de certificación de los cursos de conducción segura y eficiente para motocicletas y ciclomotores. Esos requisitos son adicionales a los establecidos para los organismos de certificación en la citada norma UNE.

El **apartado Tres** modifica el apartado 1 del artículo 10 para incluir entre las obligaciones del usuario de la vía a comportarse de forma que no cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias o daños al medioambiente.

El **apartado Cuatro** modifica por una parte el apartado 3 del artículo 13 para incluir un inciso en el tercer párrafo a efectos de excluir de la prohibición de utilizar durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, a los vehículos de la Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy.

Y por otra, modifica el último inciso del párrafo primero del apartado 6 del citado artículo 13 para establecer la prohibición de llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros, que sustituirá a la prohibición actual de conducir utilizando esos mecanismos. La experiencia ha demostrado que la utilización de mecanismos de detección de radares o cinemómetros implica que el dispositivo está conectado, y funcionando, cuando el vehículo es detenido por los agentes de la autoridad para su control. En muchas ocasiones, antes de detenerse el vehículo, es desactivado el dispositivo mediante interruptores, visibles u ocultos, que impiden que los agentes puedan acreditar que el detector de radares estaba funcionando en el momento del control y denunciar la posible infracción.



En definitiva, la finalidad de llevar en el vehículo el detector de radar o cinemómetro es la de su utilización para eludir la posible denuncia, creando en quien infringe un sentimiento de impunidad ante las infracciones por exceso de velocidad, tan comunes en la producción y agravamiento de los accidentes de tráfico.

Por último, puesto que está prohibido utilizar estos dispositivos, lo más acertado es prohibir que se lleven en el vehículo, ya que de este modo se incluye dentro del tipo de infracción el hecho de que se lleven, ya sean instalados o no, pues si está prohibido utilizarlos no parece tener sentido llevarlos.

El **apartado Cinco** suprime el contenido del apartado 4 del artículo 21, para eliminar la posibilidad que tienen en la actualidad los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllos.

La adecuación de los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están implantando en toda la Unión Europea ha tenido lugar con la reforma operada en el artículo 48 del Reglamento General de Circulación por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre. A pesar de este importante avance para reducir la siniestralidad que tiene lugar en este tipo de vías, todavía queda un aspecto importante para que la adecuación de los límites sea real: la supresión de la posibilidad que tienen los turismos y las motocicletas de rebasar el límite genérico de estas vías para realizar un adelantamiento.

Hoy en día no tiene sentido mantener esta excepción, porque las razones de su existencia han cambiado: hasta la reforma anteriormente mencionada, los límites de velocidad de las carreteras españolas se configuraron en los años 1979 y 1981, cuando era necesario diferenciar las *carreteras nacionales* -en las que se primaba la fluidez del tráfico y por ello también una velocidad más elevada- del resto de carreteras convencionales, con límites más bajos por ser las de los recorridos de



proximidad. En este contexto, también se incluyó la posibilidad del rebasamiento del límite de velocidad en 20 km/h.

Pero todas estas premisas pierden sentido según se amplía de forma considerable la red de vías de alta capacidad, que permiten velocidades más altas en condiciones de seguridad adecuadas. Por el contrario, en el resto de vías es necesario implementar límites de velocidad reales más acordes con las capacidades de seguridad de las mismas. Además, esta excepción es un anacronismo que en realidad no favorece el mensaje de que los adelantamientos son una maniobra de riesgo y en donde el impacto frontal es más lesivo cuanto mayor sea la velocidad que alcanzan los vehículos.

En 2017, seis de cada diez accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, pero las víctimas mortales se concentraron en vías interurbanas (el 72%). A su vez, de 1.321 víctimas mortales en vías interurbanas, el 77% lo hicieron en carreteras convencionales (1.013), un 8% más que en 2013. El porcentaje de personas fallecidas en vías interurbanas que tiene lugar en carreteras convencionales ha oscilado durante los últimos diez años en el intervalo 76-80%.

Un indicador de riesgo común es el índice de letalidad, definido como: *número de personas fallecidas por cada cien personas víctimas en un accidente de tráfico*. Se trata de un indicador que refleja fundamentalmente la gravedad media de los accidentes ocurridos en un tipo determinado de vía. En 2017, el índice de letalidad en carreteras convencionales fue 2,7, valor 1,8 veces superior al índice observado en autopistas y autovías. Además, este índice ha registrado desde 2013 aumentos del 30% en las colisiones frontales ocurridas en carreteras convencionales y del 35% en las salidas de vía. Estos datos se han extraído del informe elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico en 2018, sobre la siniestralidad vial de las carreteras convencionales.



El **apartado Seis** modifica el artículo 63, al incorporar un nuevo apartado 5. Se introduce legalmente que los cursos de conducción segura y eficiente puedan servir para conseguir dos puntos, teniendo en cuenta que la cobertura legal no es suficiente para que estos cursos sirvan para recuperar puntos, pues es necesario que una Orden Ministerial los regule y desarrolle, conforme se indica en el nuevo Anexo VIII, que se introduce en el apartado Dieciocho del proyecto.

Estos cursos se han ido consolidando entre algunas instituciones privadas, y se estima que pueden servir para ayudar a mejorar los comportamientos de quienes no pierden muchos puntos, pero precisan de un reciclaje para conducir de forma más segura y eficiente. Y otro campo de actuación importante será el de la seguridad vial laboral, pues se espera que las empresas apuesten por esta modalidad para contribuir a mejorar la seguridad vial de las personas que emplean.

El **apartado Siete** modifica el artículo 65. Mediante la eliminación del segundo párrafo del apartado 1 se suprime la diferenciación existente para recuperar el saldo inicial de puntos. Hasta ahora, para recuperar este saldo inicial había un plazo de dos años cuando se habían cometido infracciones graves y tres años cuando eran muy graves. Ahora se unifica a un plazo general de dos años, pues de esta forma se simplifica el sistema, mejorando la comprensión entre las personas conductoras, que muchas veces no saben de forma cierta si la infracción cometida es grave o muy grave.

El **apartado Ocho** modifica los párrafos g), h) y j) del artículo 76, para adaptar la tipificación de estas infracciones graves a la nueva redacción de las mismas que figura en los ordinales 8, 13, 15, 20 y 21 del anexo II, relativo a las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, y que se modifica en el apartado Diecisiete del anteproyecto de Ley. Además, añade los párrafos z1), z2) y z3) para tipificar como infracciones graves las relativas al incumplimiento de la normativa en materia de cursos de conducción segura y eficiente y de las normas de actuación por los operadores cuya actividad está vinculada con las competencias del organismo



autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que pudieran calificarse como muy graves.

El párrafo g) tipifica la infracción relativa a la utilización del teléfono móvil, para especificar los dos supuestos que se recogen en los ordinales 8 y 20 del nuevo anexo II: utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo, y utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a la anterior.

También se modifica este párrafo g) para sustituir la infracción actualmente existente de conducir utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros por la de conducir llevando en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros, por los motivos ya indicados en este punto 2.1. de la memoria al apartado Tres del anteproyecto de ley.

El párrafo h) reproduce la nueva redacción del ordinal 15 del anexo II, relativa a la infracción consistente en no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección. Con esta nueva redacción se introduce un cambio en relación con la normativa vigente, pues no sólo va a constituir infracción grave y llevar aparejada la pérdida de puntos el hecho de no utilizar los citados elementos de protección sino también el no utilizarlos de manera adecuada.

Si el cinturón de seguridad o el casco de protección no están correctamente abrochados, el sistema de retención infantil no es el que corresponde por su estatura y peso, o el casco de protección no está homologado o certificado según la legislación vigente, no se garantiza el cumplimiento de la función de seguridad de estos dispositivos de protección, por lo que las consecuencias del uso no adecuado de los mismos deben equipararse a las de su no utilización.

El párrafo j) recoge la nueva redacción del ordinal 13 del anexo II, relativa a la infracción consistente en no respetar las señales y órdenes, para incluir a la



autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, junto a los agentes de la autoridad ya previstos en la normativa actual, adaptando la terminología a la que se utiliza en el resto del texto refundido: “regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico.”

El nuevo párrafo z1) tipifica como infracción grave el incumplimiento de la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que pueda calificarse como muy grave.

Es preciso recoger en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que el incumplimiento de la normativa reguladora de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos constituirá una infracción grave o muy grave ya que, en caso contrario, las infracciones sólo podrían calificarse como leves.

La gran importancia que tendrán los mencionados cursos, pues darán lugar a la recuperación o bonificación de puntos en el permiso o licencia de conducción, que afectan a la eficacia del sistema del permiso por puntos, exige que los incumplimientos a la normativa que los regule sean tipificados como infracciones graves o muy graves.

Este párrafo z1) tiene una redacción parecida a la del vigente párrafo w), sobre el incumplimiento de las normas por los centros de enseñanza y formación y los centros de reconocimiento de conductores, en el sentido de considerar que el incumplimiento por los centros de conducción segura y eficiente de su normativa reguladora constituye, con carácter general, infracción grave, salvo que esté calificada expresamente como muy grave.

El nuevo párrafo z2) tipifica como infracción grave el incumplimiento de las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el



ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que pueda calificarse como muy grave.

Como se ha expuesto en los comentarios al apartado Dos del anteproyecto de ley, que añade un párrafo t) al artículo 5, existen operadores que realizan una tramitación administrativa telemática o presencial relacionada con las competencias de la Jefatura Central de Tráfico: gestores administrativos, centros autorizados para el tratamiento residual de los vehículos y otros colectivos entre los que hay que incluir a las empresas de transporte en cuanto al sistema de acceso a la situación de las personas conductoras. Por lo tanto, es preciso tipificar como infracciones graves o muy graves el incumplimiento por los operadores de las normas de actuación a las que se deben ajustar, debido a la trascendencia de las mismas y al carácter de aquéllos de colaboradores de la Administración.

La redacción de este párrafo z2) es similar a la del z1) por los motivos indicados en los comentarios al párrafo z1).

El párrafo z3) tiene por objeto tipificar como infracción grave no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos antes episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.

Se estima conveniente recoger esta infracción al objeto de que las restricciones al tráfico por motivos medio ambientales (episodios puntuales de contaminación, zonas de bajas emisiones), se respeten y su incumplimiento sea sancionado como infracción grave.

El **apartado Nueve** modifica el párrafo q) del artículo 77, sobre infracciones muy graves, y añade al mismo los párrafos s), t) y u).

El párrafo q) se modifica para añadir, al final, que el impedimento por los centros de enseñanza y formación y centros de reconocimiento de conductores, a las labores de auditoría, junto a las ya existentes de control e inspección, constituyen



infracción muy grave. Esta modificación es consecuencia de la inclusión de un nuevo párrafo, el t), al artículo 5 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que se lleva a cabo mediante este anteproyecto de ley, que prevé la auditoría de los centros y operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias de la Jefatura Central de Tráfico a través de entidades acreditadas para tal fin, por los motivos que se exponen en los comentarios al apartado Dos.

En el nuevo párrafo s) se tipifica como infracción muy grave el incumplimiento de las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de personal docente o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

El párrafo s) tiene una redacción parecida a la del párrafo q), sobre centros de enseñanza y formación y los centros de reconocimiento de conductores, pero referido al incumplimiento por los centros de conducción segura y eficiente de su normativa reguladora en determinados aspectos sobre elementos personales y materiales, que constituye una infracción muy grave, con especial referencia al impedimento a las labores de control, inspección o auditoría. Además, se reproducen los comentarios que se han realizado en el apartado Siete, sobre el nuevo párrafo z1) del artículo 76, y en este apartado Ocho, al párrafo q).

El nuevo párrafo t) tipifica como infracción muy grave incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría. De la misma forma que se ha realizado en los párrafos q) y s) de este artículo 77, se extraen del artículo 76, relativo a las infracciones graves, aquellas conductas que tienen especial gravedad (reiteración en la comisión de errores de tramitación y la obstrucción a la labor de



control de su actuación), para tipificarlas como infracciones muy graves. Además, se reproducen los comentarios que se han realizado en el apartado Siete sobre el nuevo párrafo z2), y en este apartado Ocho sobre el párrafo q).

El nuevo párrafo u) tipifica como infracción muy grave la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación del permiso o licencia de conducción o de cualquier otro tipo de autorización administrativa para conducir, o la colaboración o asistencia con la utilización de dichos dispositivos. Se ha detectado que con frecuencia se utilizan en los exámenes ese tipo de dispositivos con la intención de cometer fraude, por los que se pagan un precio muy elevado. Es preciso sancionar esta conducta de manera proporcional a su gravedad, motivo por el que se tipifica como infracción muy grave.

Cabe citar como dispositivos de intercomunicación autorizados reglamentariamente, los que se utilizan por los aspirantes en la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en vías abiertas al tráfico general para la obtención del permiso de conducción de motocicletas las clases A1 y A2, de acuerdo con lo previsto en los artículos 18.2 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y 55.4 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Estos dispositivos conectan al examinador con el aspirante con el fin de que aquél pueda dirigir la prueba y dar las instrucciones precisas a éste.

Otro tipo de fraude que se detecta en las pruebas para la obtención de las autorizaciones administrativas para conducir es la suplantación del aspirante. Como esta conducta constituye una infracción penal, no se recoge en el anteproyecto de ley de modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El **apartado Diez** modifica el apartado 2 del artículo 80 en los siguientes aspectos:



Por una parte, modifica el párrafo d) para incluir dentro de las infracciones que conllevan una sanción de multa de entre 3.000 y 20.000 euros, a las tipificadas en los nuevos párrafos s) y t) del artículo 77 que se introducen en este anteproyecto de ley, por coherencia con la mención que en el artículo 80 se efectúa al párrafo q), sobre centros de enseñanza y formación y centros de reconocimiento de conductores.

Por otra parte, se incorpora el apartado 4 para establecer que en el caso de la infracción prevista en el artículo 77. u), la persona infractora no podrá volverse a presentar a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses. Como ya se ha comentado en el apartado Ocho anterior, esta conducta fraudulenta se debe sancionar de manera proporcional a su gravedad. Se considera que no es suficiente con la imposición de una multa general de 500 euros, que es la que corresponde a las infracciones muy graves, sino que es preciso incrementar la sanción con la prohibición de volverse a presentar a las pruebas en el citado período de tiempo con el fin de disuadir a las personas aspirantes de cometer esa infracción.

El **apartado Once** modifica el segundo párrafo del artículo 81 para extender los criterios de graduación de las sanciones establecidos en su párrafo primero a las nuevas infracciones muy graves que se incluyen en los párrafos s) y t) del artículo 77, a las que se aplica una multa que comprende un importe de entre 3.000 y 20.000 euros, con el fin de que exista coherencia entre todos los preceptos del texto refundido relacionados con esta materia.

El **apartado Doce** modifica la disposición adicional segunda del texto refundido para permitir que las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor determinen, en su ámbito territorial, el modo de impartir los cursos de conducción segura y eficiente, de la misma forma que ahora está previsto en relación con los cursos de sensibilización y reeducación vial, todo ello de acuerdo



con la duración, el contenido y los requisitos que se determinen con carácter general.

Los cursos de conducción segura y eficiente, que se recogen en el nuevo apartado r) del artículo 5, y cuyo desarrollo por orden ministerial se contempla en el Anexo VIII del texto refundido, tienen bastante paralelismo con los actuales cursos de sensibilización y reeducación vial, por lo que las competencias de las comunidades autónomas que han asumido las competencias en materia de tráfico serán muy similares. A ellas les corresponderá el establecimiento de los mecanismos de certificación y de control de los cursos que garanticen que los mismos cumplen los requisitos que la orden ministerial establezca. Y, una vez verificado esto, serán quienes comuniquen al Registro de Conductores e Infractores la recuperación o bonificación de puntos correspondiente.

Esta previsión afecta a las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña, toda vez que han recibido las citadas funciones y servicios de acuerdo con lo dispuesto, respectivamente, en el Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado en materia de ejecución de la legislación estatal sobre circulación de vehículos, y en la Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña.

El **apartado Trece** incorpora una nueva disposición adicional (duodécima del texto refundido), con el fin de dar cobertura legal adecuada a desarrollar un sistema telemático que permita conocer a las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías **y a las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras**, que estén dadas de alta en el registro que se cree a estos efectos, si una persona conductora profesional que esté en su nómina se encuentra en situación que le habilite para conducir o no, sin que sea necesario su consentimiento expreso. Mediante una norma con rango de real decreto se regularán las condiciones de acceso al sistema.



Generalmente, estas empresas, a la hora de contratarles, exigen la acreditación del saldo de puntos de que disponen, pero desconocen si posteriormente mantienen o no en vigor el permiso de conducción, y este hecho genera preocupación en estos sectores, dado que se trata de la conducción de vehículos que transportan personas o vehículos pesados.

Actualmente la Dirección General de Tráfico tiene habilitado un sistema de consulta individual y presencial de las citadas empresas en cada Jefatura Provincial de Tráfico, que conlleva la emisión de un informe en el que consta si el permiso o licencia de conducción mantiene o ha perdido su vigencia. La expedición de este informe está sometido al previo pago de la tasa prevista en el artículo 6, Grupo IV.1 de la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico. Se estima que este sistema ya no es operativo, especialmente para las empresas que disponen de muchas personas empleadas, que vienen demandando desde hace tiempo un nuevo sistema de acceso telemático. De conformidad con lo previsto en los artículos 13 y 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las personas jurídicas, además de tener el derecho a comunicarse con la Administración por medios electrónicos, tienen la obligación de relacionarse con ésta a través de estos mismos medios.

Por lo expuesto, es necesario poner en marcha un nuevo sistema, de consulta on line, que permita a las empresas de transporte realizar la consulta citada mediante un acceso directo al sistema sin previa solicitud, y obtener una respuesta automática. La información que se proporcionará a las empresas será únicamente si la persona conductora puede/no puede conducir, por lo que se estima que no procede el devengo de tasa por suministro de datos (además de que a la Dirección General de Tráfico le interesa que no puedan conducir vehículos de este tipo personas no habilitadas para ello).

Con objeto de poder articular adecuadamente los requisitos de acceso al sistema, así como las auditorías a llevar a cabo para que no haya vulneración de la



normativa en materia de protección de datos personales, se introduce la mención a su desarrollo reglamentario. En el nuevo párrafo j) que se añade a la disposición final segunda de la Ley, sobre habilitación al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la misma, se incluye una referencia a esta regulación, por lo que se concreta su rango de real decreto.

El tratamiento pretendido tiene su fundamento en el artículo 6.1.b) del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, que establece que el tratamiento será lícito *“si es necesario para la ejecución de un contrato en el que el interesado es parte o para la aplicación a petición de éste de medidas precontractuales”*, de acuerdo con el informe de la Agencia Española de Protección de Datos.

Con independencia de lo expuesto, hay que tener en consideración que aunque el objetivo del desarrollo informático es que las empresas de transporte utilicen el nuevo sistema, como es imprescindible que las empresas que lo vayan a utilizar se den de alta en el registro que se cree a estos efectos, existirán otras empresas que no estén dadas de alta en el mismo y que tendrán que utilizar la tramitación actual, aunque lo hagan con presentación telemática de la solicitud.

El **apartado Catorce** incorpora una disposición transitoria cuarta al texto refundido para especificar que la realización de los cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos, de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.

Como en la actualidad ya se realizan cursos de conducción segura y eficiente, es necesario precisar que hasta que se dicte la orden ministerial que los regule y desarrolle, prevista en el anexo VIII, las personas que ahora participen en los



mismos no podrán compensar o bonificar puntos de su permiso o licencia de conducción.

El **apartado Quince** incorpora una disposición transitoria quinta al texto refundido para determinar, por razones de seguridad jurídica, que hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas de transporte al sistema telemático de la Jefatura Central de Tráfico para conocer si las personas conductoras profesionales que tienen contratadas están habilitadas para conducir, podrán seguir consultando esta información conforme al procedimiento actual.

En el **apartado Dieciséis** se añaden los párrafos j) y k) a la disposición final segunda. El párrafo j) se refiere a la habilitación al Gobierno para regular los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras al sistema telemático de la Jefatura Central de Tráfico con el fin de que puedan conocer el mantenimiento o la pérdida del permiso o licencia de conducción de quienes trabajen en las mismas, lo que implica que se desarrollarán mediante una norma con rango de real decreto.

De acuerdo con los informes de la Agencia Española de Protección de Datos y de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, es preciso dictar una norma del citado rango que regule los requisitos para darse de alta en el sistema, el uso de firma electrónica o la presentación de una declaración responsable.

Existen en nuestro ordenamiento jurídico ámbitos que pueden servir de referente, siendo el que más se ha analizado el existente para la acreditación de las estaciones de ITV, reguladas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre.

Mediante el párrafo k) se da cobertura legal a la elaboración del Estatuto del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico –cuya norma debe tener rango de Real Decreto-, con la denominación que en el mismo se determine. La Jefatura



Central de Tráfico fue creada mediante la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.1 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, es el organismo que ejerce la competencias que se le atribuyen al Ministerio del Interior.

La cobertura legal permitirá la elaboración del Estatuto, con objeto de que el organismo se adecúe a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En el **apartado Diecisiete** se incorpora un nuevo párrafo f) a la disposición final tercera del texto refundido, con objeto de poder desarrollar la regulación de los novedosos cursos de conducción segura y eficiente, y que se relaciona con los apartados Dos, Seis y Diecinueve del proyecto.

El **apartado Dieciocho** modifica el Anexo II (catálogo de infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos), en los siguientes términos:

<b>Infracciones que aumentan la detracción de puntos</b>			
<b>Nº</b>	<b>Infracción</b>	<b>Puntos que se propone que retire</b>	<b>Puntos retira en la actualidad</b>
8	Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo.	6	3
15	No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección.	4	3
<b>Infracciones que adaptan su redacción (ni aumentan ni disminuyen la detracción de puntos)</b>			



Nº	Redacción propuesta	Redacción actual
12	Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas.
13	No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.	No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.
20	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 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.	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.
21	Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.	Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

**A) Infracciones que aumentan la detracción de puntos:**

**Nº 8 (Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil conduciendo).** Una de las principales causas que motivan la presente modificación legislativa es adecuar el número de puntos que se pierden cuando se utiliza el teléfono móvil sujetándolo con la mano.

Si bien, según los datos de los atestados e informes policiales, la distracción es la causa principal de accidente en el 32% de los casos, estando el teléfono móvil detrás de la mayoría de las distracciones, se considera que no puede ponerse en el mismo plano de gravedad la utilización de un dispositivo embarcado que la utilización del mismo restando capacidad de maniobra por llevarlo sujeto con la



mano. En la modificación legal se pretende únicamente agravar la detracción de puntos en este último supuesto, manteniendo como está el resto. Es necesario dar un nítido mensaje a la opinión pública sobre los peligros de esa práctica, por lo que el aumento de la presión punitiva a través de los puntos es imprescindible.

Para ello, se ha estimado que las conductas de uso del teléfono móvil que implican sujetar el dispositivo con la mano son más peligrosas que otras modalidades de uso manual del mismo, toda vez que estas conductas implican una inaceptable reducción en la libertad de movimientos y se dificulta el control del vehículo que se conduce, obligaciones que se recogen en el texto refundido: artículo 13, apartado 1 –“ *El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo*”- y 2 –“ *El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía*”-.

Por otra parte, se considera que otras conductas como utilización de navegador, uso de cascos, de auriculares, etc. no están generando especiales problemas de siniestralidad por distracción, por lo que se prefiere aumentar la detracción de puntos únicamente en aquellos casos identificados que sí deben ser más severamente corregidos.

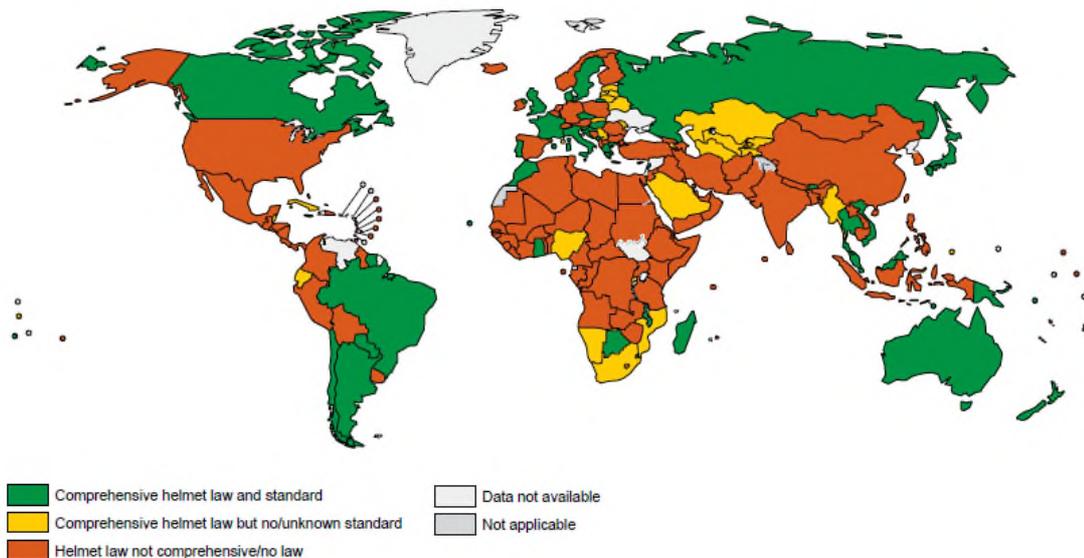
- **Nº 15 (No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección).** Aunque el porcentaje de uso de los sistemas de seguridad básico es relativamente aceptable, se constata que se mantiene un porcentaje de usuarios que no hacen uso de los mismos. Es llamativo que, sólo en el año 2018, se contabilizaron 185 personas fallecidas que no hacían uso del cinturón de seguridad, si bien no hubo ninguna víctima mortal infantil sin sistema de retención infantil (en el año 2017 fallecieron 5 niños que no hacían uso de este sistema). En el año 2018 hubo 23 personas fallecidas usuarias de motocicletas



que no utilizaban el casco de protección. Se incluye en este ordinal la conducta relativa a no hacer uso de forma adecuada de los citados sistemas de seguridad porque en estos casos (por ejemplo, llevar el casco de protección sin abrochar), las consecuencias negativas para la seguridad del infractor son las mismas que las derivadas de su no utilización.

La mención expresa al uso de forma adecuada de estos sistemas de seguridad se debe a que la Organización Mundial de la Salud (OMS) publica cada dos años el Global Status Report, con detalles de las normativas mundiales al respecto, y en donde se indica que España debe recoger en su norma la mención expresa a que los sistemas de seguridad deben utilizarse de forma adecuada:

**FIGURE 10**  
Motorcycle helmet laws and helmet standards, by country/area



### B) Infracciones que modifican su redacción:

- **Nº 12 (Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros).** Se modifica la infracción que detrae puntos con objeto de incluir la mención expresa a la separación lateral de 1,5 mts, pues el artículo 35.4 del texto refundido toma como referencia esta medida para presumir que el adelantamiento al ciclista es peligroso.



- **Nº 13 (No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes).** Se incluye dentro de los supuestos de detracción de puntos la mención a que la desobediencia a las señales o las órdenes no sólo sean de los agentes de la autoridad, sino también de la propia autoridad de tráfico, que generalmente se manifiesta a través de paneles de mensaje variable. Desde hace tiempo se reclama ampliar este supuesto para que se incluyan ambos casos.
  
- **Nº 20 (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 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 novedad de este supuesto radica en que, al aumentar el número de puntos a detracer cuando el teléfono se está sujetando con la mano, se estima que otros supuestos de utilización indebida menos peligrosos –manipulación cuando el dispositivo está embarcado en el vehículo en circulación- deben mantener los puntos que actualmente se pierden (3).
  
- **Nº 21 (Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros).** Ahora la infracción consiste en conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros. En los comentarios al apartado Tres del anteproyecto de ley, que figuran en este punto 2.1 de la memoria, se exponen los motivos por los que se modifica el citado ordinal.

En el **apartado Diecinueve** se incorpora un nuevo Anexo VIII (Cursos de conducción segura y eficiente), con objeto de fijar la previsión de desarrollo normativo posterior de estos cursos, que se incluyen en el artículo 63 (nuevo apartado 5). Una Orden del Ministerio del Interior será la encargada de regular todos los aspectos de estos cursos.



La **disposición transitoria única** especifica que en la fecha de entrada en vigor de la ley se aplicará el plazo de dos años para recuperar el saldo inicial de puntos en los casos de pérdida parcial de puntos como consecuencia de infracciones muy graves, si han transcurrido dos años sin haber sido sancionado por infracciones que conlleven la pérdida de puntos.

Esta disposición transitoria está relacionada con la nueva redacción que se da al apartado 1 del artículo 65, que unifica a dos años el plazo de tiempo para recuperar el saldo inicial de puntos, que ahora es de dos años en el caso de infracciones graves y de tres años en el de las infracciones muy graves. De esta forma, los titulares de un permiso o licencia de conducción que se encuentren en la situación descrita tienen conocimiento efectivo de la fecha a partir de la cual han recuperado el crédito inicial de doce puntos.

La **disposición derogatoria única** tiene dos apartados. El primero incluye una cláusula derogatoria genérica, mediante la cual se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la ley.

El apartado segundo deroga de forma expresa el artículo 51 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por motivos de coherencia normativa, ya que este precepto desarrolla lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 21 del texto refundido, que se suprime mediante la presente reforma legal. Se refieren a la posibilidad de rebasar en 20 km/h las limitaciones genéricas de velocidad fijadas para las carreteras convencionales por parte de los turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

No existe ninguna otra norma en el ámbito del tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, salvo el citado precepto del Reglamento General de Circulación, que resulte directamente afectada por el anteproyecto de ley que exija una derogación expresa.



En la **disposición final única** se fija la fecha de entrada en vigor de la ley, que se producirá a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Se considera que no es de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que establece que la fecha de entrada en vigor de las leyes o reglamentos cuya aprobación o propuesta corresponda al Gobierno preverán el comienzo de su vigencia el 2 de enero o el 1 de julio cuando impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta, toda vez que el anteproyecto de ley, en sí mismo, no impone nuevas obligaciones a las personas indicadas. Cuando se elaboren las disposiciones que desarrollen reglamentariamente el anteproyecto de ley se podrá valorar si tienen impacto económico.

## **2.2. Análisis jurídico.**

### **2.2.1. Fundamento jurídico y rango normativo.**

La norma proyectada tiene su fundamento jurídico en los artículos 87 y 88 de la Constitución. Así, el artículo 87.1 establece que *“La iniciativa legislativa corresponde al Gobierno, al Congreso y al Senado, de acuerdo con la Constitución y los Reglamentos de las Cámaras”* y el artículo 88 determina que *“Los proyectos de ley serán aprobados en Consejo de Ministros, que los someterá al Congreso, acompañados de una exposición de motivos y de los antecedentes necesarios para pronunciarse sobre ellos”*.

Por otra parte, el artículo 127 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dispone que *“El Gobierno de la Nación ejercerá la iniciativa legislativa prevista en la Constitución*



*mediante la elaboración y aprobación de los anteproyectos de Ley y la ulterior remisión de los proyectos de ley a las Cortes Generales”.*

La materia que se pretende modificar, relativa al permiso y licencia de conducción por puntos, se encuentra regulada en el 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, por lo que para su reforma es preciso dictar una norma con rango de ley. También es preciso modificar el anexo II (Catálogo de infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos) de este texto refundido, cuya reforma se puede llevar a cabo mediante un real decreto, de acuerdo con la habilitación contenida en la disposición final segunda 2 b) del texto refundido. Por motivos de simplificación, se ha considerado conveniente recoger toda la modificación en un único proyecto normativo con rango de ley.

Asimismo, es preciso recoger en una norma con rango legal, como es el mencionado texto refundido, una serie de cuestiones que, con posterioridad, se regularán de forma más detallada en la correspondiente norma reglamentaria. De acuerdo con el anteproyecto de ley, son las siguientes:

- a) Los **cursos de conducción segura y eficiente**. Será necesario desarrollarlos posteriormente mediante una orden ministerial, de la misma manera que en la actualidad los cursos de sensibilización y reeducación vial se regulan por una orden ministerial de acuerdo con la habilitación contenida en la disposición final tercera a) del texto refundido. Se considera que estas materias, que son de la competencia específica del Ministerio del Interior y que no afectan a los demás departamentos ministeriales, se pueden regular por una norma con rango de orden dictada por el titular del citado Ministerio.
- b) La condiciones de **acceso al sistema telemático** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **por parte de las empresas dedicadas al transporte** de personas y mercancías, **así como de**



**personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras**, con el fin de que puedan realizar una consulta on-line de la situación relativa al permiso de conducción de las personas conductoras profesionales que tienen empleadas y obtener una respuesta inmediata. Será una norma con rango de real decreto la que regule esta materia, de acuerdo con lo indicado por la Agencia Española de Protección de Datos.

- c) **El estatuto del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.** La cobertura legal permitirá dictar una norma con rango de real decreto que regule este estatuto.

### **2.2.2. Congruencia con el ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea.**

El anteproyecto de ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea.

#### **2.2.2.1. Coherencia con otras normas.**

Es congruente con la normativa sobre protección de datos ya que se establece que el acceso telemático de las empresas de transporte para comprobar si las personas conductoras profesionales que trabajan en las mismas están legalmente habilitadas para conducir, se hará con sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales. La base jurídica del tratamiento se encuentra en el artículo 6.1.b) del citado Reglamento.



La posibilidad de realizar auditorías a través de entidades de acreditación para verificar el cumplimiento de la normativa por los operadores cuya actividad esté vinculada a las competencias del Ministerio del Interior, ya está prevista en otros ámbitos de la actividad de la Administración General del Estado, como es la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

El anteproyecto de ley es coherente con el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, ya que deroga de forma expresa su artículo 51, que permite a los turismos y motocicletas rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad de las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllos, toda vez que ha suprimido el apartado 4 del artículo 21 del texto refundido de la Ley de Seguridad Vial, que prevé esta posibilidad.

La previsión legal de la regulación del estatuto del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico da cumplimiento a lo establecido en los artículos 98 a 101 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre régimen jurídico de los organismos autónomos estatales.

#### **2.2.2.2. Necesidad de modificación de normas reglamentarias.**

Hay otras materias reguladas en el anteproyecto de ley que exigirán la posterior modificación de textos reglamentarios como el citado Reglamento General de Circulación, para poder cumplir los objetivos indicados en la “Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020” y situar a España en una mejor posición con el fin de alcanzar los objetivos del “Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030”:

- a) Eliminar algunas exenciones en la utilización de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.



- b) Eliminar la exención de la utilización del casco de protección para las personas usuarias de las motocicletas y ciclomotores y exigencia de que este casco esté homologado y no sea simplemente certificado.
- c) Exigencia de que quienes conducen motocicletas y ciclomotores utilicen guantes de protección homologados.

### 2.2.2.3. Regulación del sistema del permiso por puntos en otros Estados de la Unión Europea y recomendaciones de la Comisión Europea.

La modificación propuesta en el anteproyecto de ley se encuentra dentro del marco de la regulación nacional del sistema del permiso por puntos, que está implantado en la mayoría de los Estados de la Unión Europea.

Ejemplo de la importancia que tiene la revisión del permiso por puntos una vez transcurridos unos años tras su implantación, son las reformas realizadas por **Alemania, Reino Unido y Francia**, tal y como se muestra a continuación:

País	Aprobación	Reforma
<b>Reino Unido</b>	1972	1981
<b>Alemania</b>	1974	1999-2013
<b>Francia</b>	1992	2001

#### **Alemania<sup>3</sup>**

El sistema de permiso de conducir por puntos<sup>4</sup> fue introducido en Alemania en el año 1974. Posteriormente ha tenido varias reformas en los años 1999 y 2013. El

<sup>3</sup> Informe del grupo de investigación Factum.lab. Instituto universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València. Año de edición 2017.

<sup>4</sup> <https://www.bussgeldkatalog.org/>



permiso por puntos queda regulado en la Ley de Tráfico y su propósito es proteger a las personas usuarias de las vías de quienes cometen infracciones de manera reiterada.

El permiso por puntos alemán es de tipo aditivo, es decir, cometer una infracción trae consigo la suma de puntos al permiso. Una vez alcanzados los 18 puntos se procede a retirar el permiso de conducir. Incluye 2.330 infracciones.

Las modificaciones realizadas en el 2013<sup>5</sup> (entrada en vigor 1 de mayo de 2014) modificaron el máximo permitido de puntos a obtener, e incluyeron una reevaluación de las infracciones de tráfico individuales. De igual forma, se incrementaron los puntos por uso de teléfono móvil y otros dispositivos de comunicación al volante.

## Francia<sup>6</sup>

El permiso por puntos<sup>7</sup> entra en vigor en Francia en julio del año 1992. Los objetivos principales son evitar la reincidencia de conductas peligrosas (función de aplicación) y aumentar el conocimiento sobre los problemas del tráfico y concienciar sobre los aspectos sociales de la conducción (función social).

Desde su introducción el permiso por puntos francés ha ido evolucionando. En un primer momento sólo se aplicaba a las infracciones que podían poner en peligro a los demás y al no uso del cinturón de seguridad, pero con el tiempo se ha completado a la vez que se ha intentado que sea más sencillo de entender para la población. Los principales cambios<sup>8</sup> se han centrado en establecer sistema de puntos a quienes tienen permiso de conducir de prueba, una reducción de los tiempos para conceder puntos, un aumento de los puntos retirados por infracciones concretas (por ejemplo, las relacionadas con el uso del cinturón de seguridad o uso del teléfono móvil).

<sup>5</sup> <https://bussgeldcheck.bild.de/c/punktesystem/>

<sup>6</sup> Informe del grupo de investigación Factum.lab. Instituto universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València. Año de edición 2017.

<sup>7</sup> <https://www.legipermis.com/infractions/>

<sup>8</sup> <https://www.argusdelassurance.com/acteurs/genese-du-permis-a-points.151235>



En síntesis cabe señalar que desde su creación en 1992, se han realizado dos modificaciones<sup>9</sup> principales al sistema para fortalecer la responsabilidad de cada titular de una licencia de puntos. A continuación se destacan algunos de los cambios realizados por año en el permiso por puntos en Francia:

- En el año 2004, se otorgó una licencia de prueba a personas conductoras noveles con la asignación de 6 puntos para 3 años.
- En el año 2007, se otorgó una asignación progresiva de 2 puntos al año si el titular no había cometido ningún delito punible con la pérdida de puntos. Asimismo, el período para la recuperación total del capital de puntos en ausencia de nuevas infracciones se redujo en dos años.
- En el año 2011, se acortó el tiempo mínimo entre cursos de sensibilización en materia de seguridad vial.

### Reino Unido<sup>10</sup>

Reino Unido dispone de permiso de conducir por puntos<sup>11</sup> desde el año 1972 y ha sufrido modificaciones, entre las que destacan modificaciones menores realizadas en los años 1988<sup>12</sup> y 1995 (renovación del permiso de conducir si se pierden todos los puntos). El objetivo es aumentar la seguridad en las carreteras y está dirigido, principalmente, hacia quienes cometen con frecuencia pequeñas infracciones. El permiso por puntos en Gran Bretaña funciona de forma aditiva.

Adicionalmente, la Comisión Europea aconseja adoptar medidas para asegurar la efectividad del sistema del permiso por puntos una vez transcurrido una serie de años (<http://www.rsa.ie/Documents/Licensed%20Drivers/bestpointDocs/BPHandBook.pdf>):

<sup>9</sup> <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/le-permis-points-25-ans-depuis-le-1er-juillet>

<sup>10</sup> Informe del grupo de investigación Factum.lab. Instituto universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València. Año de edición 2017.

<sup>11</sup> <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements>

<sup>12</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/section/48>

<sup>13</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/section/30>



- **Reformas en las infracciones y puntos**, para incluir solamente aquéllas que tengan **relación directa con los accidentes**.
- Incluir un **sistema y medidas intermedias y de rehabilitación**, con cursos de mejora de la conducción o recuperación de puntos.

### **2.2.3. Entrada en vigor.**

La fecha de entrada en vigor de la norma se fija a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

No está previsto el comienzo de su vigencia el 2 de enero o el 1 de julio por los motivos indicados en el apartado 2.1.

La norma tiene una vigencia indefinida por cuanto tiene vocación de permanencia sin límite temporal alguno.

### **2.2.4. Derogación normativa.**

El anteproyecto de ley incluye una cláusula derogatoria genérica y deroga de manera expresa el artículo 51 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por los motivos indicados en el apartado 2.1.

## **3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.**

El anteproyecto de ley se dicta de conformidad con 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 ya



invocada en la disposición final primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por lo que no se invoca nuevamente dicho título competencial, dado que además tampoco se altera el ámbito material de la norma modificada, de conformidad con la observación formulada por la Vicesecretaría General Técnica del Ministerio de Política Territorial y Función Pública.

El único aspecto competencial relevante que se ha planteado sobre el anteproyecto de ley se refiere a la nueva competencia que se atribuye al Ministerio del Interior en el párrafo r) que se añade al artículo 5: *“r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.”*

La actual disposición adicional segunda del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece que las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

Las comunidades autónomas que han recibido el traspaso funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor son el País Vasco y Cataluña.

**País Vasco.** El Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos circulación de vehículos, establece que se traspasan a esa comunidad autónoma los servicios relativos a: *“c) La concesión de autorizaciones de instalación y funcionamiento, en el territorio de la Comunidad Autónoma, de Escuelas particulares*



*de conductores, así como la facultad de declarar extinguidas y suspender o revocar dichas autorizaciones otorgadas a Escuelas radicadas en territorio de la Comunidad, todo ello de acuerdo con las normas sustantivas dictadas por el Ministerio del Interior, que también se ejecutarán por la Comunidad en materia de inspección de auto-escuelas y consiguientes sanciones”, y “d) La expedición, suspensión, intervención y revocación de las autorizaciones para ejercer como Director o Profesor de las Escuelas particulares de conductores reguladas por el vigente Reglamento de Escuelas, sin perjuicio de la validez en la Comunidad Autónoma de los certificados de aptitud profesional expedidos fuera de la misma con sujeción al mencionado Reglamento. Designación de Tribunales calificadores para la expedición de los dichos certificados.”*

**Cataluña.** La Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña, establece en su artículo 1.a) que se transfieren a la Comunidad Autónoma de Cataluña las facultades de ejecución de la legislación del Estado en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, salvo, entre otras, la facultad suspender los permisos y licencias para conducir vehículos a motor como consecuencia de expedientes de sanción o en vía cautelar.

De acuerdo con la normativa indicada de traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor al País Vasco y Cataluña, y por coherencia con lo previsto en la actual disposición adicional segunda sobre los cursos de sensibilización y reeducación vial, se ha establecido que las comunidades autónomas que hayan recibido el citado traspaso, serán las encargadas de determinar, en su ámbito territorial, el modo de impartir los cursos de conducción segura y eficiente, en los mismos términos previstos ahora en relación con los cursos de sensibilización y reeducación vial.

**Navarra.** La Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y amejoramiento del Régimen Foral, establece en el artículo 49.3 que “*En todo caso,*



*en las materias a las que se refieren los apartados anteriores, así como todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que actualmente ostenta.”* Por otra parte, la disposición transitoria cuarta de la citada Ley Orgánica determina que la transferencia a Navarra de los servicios relativos a las facultades y competencias que conforme a la misma le corresponden, se llevará a cabo por el Gobierno de la Nación, previo acuerdo con la Diputación Foral, y se promulgarán mediante Real Decreto, que se publicará simultáneamente en los Boletines Oficiales del Estado y de Navarra. Hasta ahora no se ha desarrollado esta previsión normativa.

Por otra parte, en la tramitación del anteproyecto de ley se ha solicitado informe al **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, del que son miembros las comunidades autónomas. Han presentado observaciones las siguientes Comunidades Autónomas: Cataluña, País Vasco, Navarra y Valencia. De todas ellas, el País Vasco ha sido la única que ha solicitado que se prevea expresamente que las Administraciones que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor sean quienes acrediten y controlen a las referidas entidades en sus respectivos ámbitos territoriales, mediante la inclusión de una nueva disposición adicional o añadiendo un párrafo en la disposición adicional segunda.

Además, el País Vasco ha formulado otra observación relativa al régimen de autorizaciones de los centros que impartirán los cursos de conducción segura y eficiente, y Cataluña otra sobre la inclusión de una referencia a que estas dos comunidades autónomas pueden realizar la consulta de la situación de los conductores profesionales a los efectos de la autorización administrativa para conducir. La respuesta a estas cuestiones figura en el escrito de valoración de las observaciones formuladas al anteproyecto de ley que consta como anexo de esta memoria.

El anteproyecto de ley también se ha sometido a informe de diecinueve representantes de entidades locales que son miembros del citado Consejo, y a la



Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). Ninguna ha presentado observaciones al anteproyecto de ley.

La Dirección General de Cooperación Autonómica y Local del **Ministerio de Política Territorial y Función Pública** ha emitido informe el 24 de octubre de 2018 en el que indica que *“Examinado el Anteproyecto de Ley, se considera que respeta la normativa básica sobre régimen local, por lo que, en lo que afecta al ámbito competencial de esta Dirección General, no se formulan observaciones al mismo”*. También, la Dirección General de Régimen Jurídico Autonómico y Local del citado Ministerio, en informe de 2 de diciembre de 2020, después de hacer una valoración sobre la adecuación del anteproyecto de ley al orden de distribución de competencias, manifiesta que no formula observaciones.

#### **4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

##### **4.1 Impacto económico.**

En el anteproyecto de ley se aumenta la detracción de puntos por la comisión de determinadas infracciones a la normativa de tráfico, lo que en principio podría dar lugar a que las personas infractoras tuvieran que realizar más cursos de sensibilización y reeducación vial, con el coste económico que esto conlleva. No se puede valorar el importe de este coste económico.

En el anteproyecto de ley no se ha identificado ninguna restricción, por lo que no tiene ningún impacto en la competencia, unidad de mercado, competitividad y pymes.

El anteproyecto de ley no tiene en sí un impacto económico para los centros que impartan los cursos de conducción segura y eficiente y las entidades acreditadas que realicen auditorías a los operadores relacionados con las competencias de la Jefatura Central de Tráfico. No obstante, en la normativa que



desarrolle reglamentariamente el anteproyecto de ley en estas cuestiones se podrá valorar el impacto económico que puede implicar para aquéllos.

## 4.2. Impacto presupuestario.

### 4.2.1. Administración General del Estado.

El anteproyecto tiene impacto presupuestario para la Jefatura Central de Trafico en las siguientes cuestiones:

#### a) Adaptación de los sistemas de información del permiso por puntos.

Los trabajos de desarrollo necesarios para la adaptación de los Sistemas de Información del Permiso por Puntos, se realizarán en el ámbito del actual contrato ya en curso: MANTENIMIENTO EVOLUTIVO, CORRECTIVO Y ADAPTATIVO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE LA GERENCIA DE INFORMÁTICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (nº expediente 2DGT00000037). Dichos trabajos se realizarán con los recursos disponibles en el Lote 1 de dicho contrato, que dispone de un presupuesto anual de 1.874.113,91 € (IVA incluido). Para la realización de los trabajos de adaptación previstos en el Anteproyecto, se estima necesario el equipo de trabajo descrito a continuación, con el nivel de dedicación expresado en horas/persona:

Equipo de trabajo	Nº recursos	Nº horas/persona estimadas
Categoría profesional		
Jefe de Proyecto	1	240
Consultor	1	240
Arquitecto	1	240
Analista Funcional	2	640



Analista Programador	3	640
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>2000</b>

Las tarifas ofertadas por el adjudicatario del Lote 1 del contrato indicado suponen un coste de **72.019 €** (IVA incluido).

Los costes de operación de los nuevos sistemas, infraestructuras, redes de comunicaciones, etc., se encuentran asumidos dentro de los servicios ordinarios del organismo, no suponiendo incremento específico de coste.

El contrato de mantenimiento evolutivo, correctivo y adaptativo de los sistemas de información de la Gerencia de Informática de la Dirección General de Tráfico (nº expediente 2DGT00000037) se imputa a la aplicación presupuestaria 16.101.132B.216.

**b) Cursos de conducción segura y eficiente, acceso de las empresas de transporte a la situación de la persona conductora y entidades acreditadas que realicen auditorías.**

Cuando se elaboren las disposiciones que desarrollen reglamentariamente el anteproyecto de ley en las anteriores cuestiones se valorará su impacto presupuestario.

No obstante, como se disponen de datos para cuantificar el impacto presupuestario que puede tener para la Jefatura Central de Tráfico el **acceso de las empresas de transporte a la situación de la persona conductora**, se indican a continuación:

**b.1) Desarrollo del nuevo sistema de acceso de las empresas de transporte a la situación de la persona conductora.**



Los trabajos de desarrollo necesarios para la creación del nuevo sistema de acceso de las empresas de transporte a la situación de la persona conductora, se realizarán en el ámbito del actual contrato ya en curso: MANTENIMIENTO EVOLUTIVO, CORRECTIVO Y ADAPTATIVO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE LA GERENCIA DE INFORMÁTICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (nº expediente 2DGT00000037). Dichos trabajos se realizarán con los recursos disponibles en el Lote 1 de dicho contrato, que dispone de un presupuesto anual de 1.874.113,91 € (IVA incluido). Para la realización de los trabajos de adaptación previstos en el Anteproyecto, se estima necesario el equipo de trabajo descrito a continuación, con el nivel de dedicación expresado en horas/persona:

<b>Equipo de trabajo</b>		
<b>Categoría profesional</b>	<b>Nº recursos</b>	<b>Nº horas/ persona estimadas</b>
Jefe de Proyecto	1	320
Consultor	1	320
Arquitecto	1	320
Analista Funcional	2	800
Analista Programador	5	800
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>2560</b>

Las tarifas ofertadas por el adjudicatario del Lote 1 del contrato indicado suponen un coste de 92.928 € (IVA incluido).

Los costes de operación de los nuevos sistemas, infraestructuras, redes de comunicaciones, etc., se encuentran asumidos dentro de los servicios ordinarios del organismo, por lo que no supondrán incremento específico de coste.

El contrato de mantenimiento evolutivo, correctivo y adaptativo de los sistemas de información de la Gerencia de Informática de la Dirección



General de Tráfico (nº expediente 2DGT00000037) se imputa a la aplicación presupuestaria 16.101.132B.216.

**b2) No abono de tasa por parte de las empresas de transporte por el acceso informático a la situación del permiso o licencia de conducción de la persona conductora.**

En la actualidad estas empresas tienen que acudir de forma presencial a la Jefaturas Provinciales de Tráfico y presentar una solicitud. Previo pago de la tasa prevista en el artículo 6, Grupo IV.1 de la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico, se emite el informe en el que consta si el permiso o licencia de conducción de la persona trabajadora mantiene o ha perdido su vigencia.

Cuando se desarrolle reglamentariamente el anteproyecto de ley en esta materia, el acceso al sistema telemático será directo, por lo que no conllevará la presentación de una solicitud presencial ni el abono de una tasa. Como las empresas de transporte de personas y mercancías efectúan al año unas 5.000 solicitudes de este tipo y que para el año 2019 el importe de la tasa IV.1 es de 8,50 euros, va a haber una reducción de ingresos para la Administración General del Estado cuyo impacto presupuestario se valora en 42.500 euros.

**c) Coste total estimado.**

Teniendo en cuenta que los trabajos de adaptación de los sistemas de información del permiso por puntos tendrá un coste de 72.019 euros, que el desarrollo necesario para la creación del nuevo sistema de acceso de las empresas de transporte a la situación de la persona conductora implicará un coste de 92.928 euros y que la no sujeción al pago de una tasa por el acceso telemático a la información relativa al permiso o licencia de la persona



conductora profesional implicará una reducción de ingresos de 42.500 euros, el impacto presupuestario total se valora en **207.447 euros** (72.019 + 92.928 + 42.500).

Este coste derivado de la implementación del anteproyecto de ley no se traducirá en una solicitud de recursos adicionales por parte del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

#### **4.2.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.**

El contenido de este anteproyecto de ley no afecta a la Administración de las Comunidades Autónomas ni a la Administración Local, por lo que tiene un impacto nulo para las mismas.

### **5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.**

El anteproyecto de ley no impone cargas administrativas a la ciudadanía.

Cuando se desarrolle reglamentariamente el anteproyecto de ley, la única cuestión que afectará a las cargas administrativas será la comprobación telemática por las empresas de transporte de que una persona conductora profesional está habilitada para conducir. Como se disponen de los datos relativos a esta reducción de cargas administrativas, se indican a continuación:

En la actualidad las empresas de transporte de personas y mercancías tienen que solicitar esta información a la Jefatura de Tráfico de forma presencial y obtienen el informe correspondiente en papel. En el anteproyecto de ley está previsto que el acceso se efectúe telemáticamente.

Las empresas de transporte efectúan al año unas 5.000 solicitudes de este tipo. No solicitan la información de todas las personas conductoras profesionales



que tienen empleadas porque es innecesario en muchos casos o porque resultaría caro ya que el trámite conlleva el pago de una tasa. Se trata, por lo tanto, de solicitudes puntuales.

En la actualidad, teniendo en consideración que el coste unitario de la presentación de una solicitud presencialmente es de 80 euros, la carga administrativa se valora en 400.000 euros (5.000 x 80).

Si se presenta una solicitud electrónica, como tiene un coste unitario de 5 euros, la carga administrativa se valora en 25.000 euros (5.000 x 5).

Por lo tanto, con el desarrollo reglamentario de la modificación legal propuesta, la reducción de cargas administrativas será de 375.000 euros (400.000 – 25.000).

## **6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.**

El anteproyecto de ley no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo.

## **7. IMPACTO EN LA FAMILIA.**

El anteproyecto de ley no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la familia, por lo que su impacto a este respecto es nulo.

## **8. IMPACTO EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA.**

El anteproyecto de ley tiene un impacto nulo en este ámbito, por cuanto no regula nada relacionado con el mismo.



## 9. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

El anteproyecto se debe someter a los siguientes trámites:

### 9.1. Consulta pública previa.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado una consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la norma.

La fecha de inicio de la consulta tuvo lugar el 31 de julio de 2018 y la fecha de finalización de la misma, el 14 de septiembre de 2018, con la indicación de que las aportaciones se tienen que dirigir a la siguiente dirección de correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es)

Han presentado aportaciones las siguientes entidades:

#### a) **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).**

Propone las siguientes cuestiones:

##### a.1) **Detracción de puntos.**

- Aumentar la detracción de puntos en las infracciones relativas al adelantamiento, dispositivos de telefonía móvil, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y casco de protección.
- Eliminar la detracción de puntos en el caso de conducir teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o prohibido el uso del vehículo.



- Incluir nuevas infracciones que detraen puntos: circular en vías interurbanas sin el alumbrado preceptivo y adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los usuarios que vayan por el arcén.
- Velocidad: en la mayoría de los límites de velocidad, bajar en 10 km/h el umbral a partir del cual se retiran puntos

### **a.2) Cursos de sensibilización y reeducación vial.**

- Actualización del contenido de los manuales y DVD, tanto del formador como del alumno.
- Aclarar cuándo un alumno puede realizar el curso para recuperar el permiso de conducción por haber perdido todos los puntos y admitir la posibilidad de solicitar el examen antes de la fecha del fin de su pérdida de vigencia.
- Obligatoriedad de superar una prueba de control de conocimiento específico cuando el alumno esté obligado a realizar un curso de 24 horas y una prueba de control realizada en el propio centro cuando el curso sea de recuperación parcial de puntos.
- En el caso de determinadas infracciones como velocidad excesiva, móvil, alcohol y drogas, no aplicación del descuento del 50% “por pronto pago” o bien admitirlo si la persona infractora realiza un curso específico sobre la infracción cometida.
- Regulación de un permiso de conducción virtual para ciclistas y otros vehículos ligeros de nueva generación.

### **a.3) Reglamento General de Conductores.**

- Inclusión del plazo entre convocatorias para realizar las pruebas con el fin de obtener el permiso de conducción en los casos de personas que hayan perdido la totalidad de los puntos o por privación del mismo por tiempo superior a dos años, de manera que ese plazo sea el mismo que para quienes aspiren a un permiso de conducir.
- Equiparación del certificado de aprovechamiento expedido como consecuencia de la superación del curso para recuperar el permiso de conducción a la



declaración de aptitud en una prueba para obtener el permiso de conducción, de forma que el período de vigencia del primero sea de dos años.

**a.4) Inclusión de otros aspectos en el sistema actual.**

- Reincidentes por alcohol o drogas. En el caso de tercera reincidencia por este motivo, exigencia de un informe favorable de la UCA (Unidad Oficial de Tratamiento de Conductas Adictivas) antes de la realización de un curso, que sería específico para estas personas, y superación de prueba en la Jefatura de Tráfico.

- Reincidentes por otras causas. Si se pierde nuevamente el permiso de conducción por la comisión de las mismas infracciones (velocidad, móvil, cinturón de seguridad) que la primera vez, en un plazo máximo de tres años, la persona conductora tendría que realizar un curso específico que conllevaría la detracción de menos puntos de los que le corresponderían por la comisión de esas infracciones.

**a.5) Colectivos más desfavorecidos** (personas inmigrantes, sordomudas, discapacitadas, neolectoras y mayores de 65 años).

- Prueba de control de conocimientos de fácil comprensión
- Una vez finalizado el curso, solicitud por esta persona a la JPT para realizar este tipo de prueba

**a.6) Permiso por puntos y Unión Europea. Otras cuestiones.**

- Inclusión del “permiso por puntos virtual”, para personas infractoras no residentes en España.
- Reconocimiento de las declaraciones de pérdida de vigencia del permiso de conducir por agotamiento del saldo de puntos dictadas en otros Estado de la Unión Europea.
- Posibilidad de incluir otras medidas punitivas para personas conductoras no residentes en nuestro país.



- Unificación a dos años del plazo para la recuperación del saldo inicial de puntos, que actualmente es de dos años para las infracciones graves y de tres años para las infracciones muy graves.
- Especificar con más detalle qué personas conductoras se consideran profesionales.

**b) Consejo General de Colegios Oficiales de Psicólogos.**

**b.1) Adecuar las infracciones que detraen puntos a los comportamientos más peligrosos que influyen en los accidentes:**

- Aumentar el número de puntos que se pierden en infracciones por cinturón de seguridad, casco de protección, sistemas de retención infantil, uso del teléfono móvil y otros sistemas electrónicos durante la conducción.
- Inclusión de una nueva infracción relativa a la identificación falsa de la persona responsable de la infracción
- Eliminación de la infracción consistente en no someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

**b.2) Necesidad unir** al castigo formal que representa el permiso por puntos, **otras medidas dirigidas a potenciar la decisión de no infringir la norma.** Se trataría de trabajar sobre los sistemas de castigo informal (reproche social) y sobre el sistema de valores (comprensión de los motivos por los que esa conducta es una infracción y su aceptación).

**b.3) Mejorar la eficacia de los cursos de sensibilización y reeducación vial.**

- Modificar el contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial para revertir la situación de la persona que no tiene una actitud positiva hacia el cumplimiento de la norma. Incidir en factores psicológicos.
- Aumentar el número de horas lectivas a impartir por profesionales de la psicología como docentes de los cursos.



**b.4) Medidas educacionales dirigidas a la población general, con especial incidencia en los menores, preconductores y mayores.**

**b.5) Programas de intervención psicológica.**

Implantación de reconocimientos específicos previos a las personas infractoras antes de la realización de los cursos de sensibilización y reeducación vial, para poderles dar un tratamiento psicológico específico.

**c) Coyote Spain & Portugal S.L.**

Equiparar el tratamiento normativo de los mecanismos de detección de radares o cinemómetros al de los inhibidores de radares y cinemómetros. Así, propone incluir la prohibición de instalar o llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros, que se tipificaría como infracción muy grave y conllevaría la detracción de 6 puntos.

## **9.2. Audiencia e Información pública.**

El trámite de audiencia e información pública se ha realizado a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El anteproyecto de ley se publicó en el citado portal web del Ministerio de Interior el 1 de octubre de 2018 y se concedió un plazo para formular alegaciones que finalizó el 23 de octubre de 2018. El correo electrónico para la remisión de alegaciones fue el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

Además, se ha solicitado informe a las siguientes organizaciones y asociaciones a las que afecta el contenido del anteproyecto:



- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).
- Comisariado Europeo del Automóvil (CEA).
- Conducción Segura de Motocicletas (CSM).
- Automovilistas Asociados Europeos (AEA).
- Escuela de Conducción Segura de Motos.
- Instituto de Tráfico y Transporte, S.L. (ITT).
- Escuela de Conducción, Transporte y Logística, S.L. (ECT).
- Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial (Formaster).
- Autoescuelas Confederadas de España (ACE).

El anteproyecto de ley se remitió por correo electrónico a las anteriores asociaciones el 1 de octubre de 2018 y se concedió un plazo para formular alegaciones que finalizó el 23 de octubre de 2018. El correo electrónico para la remisión de alegaciones fue el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

En el anexo de la memoria figura una valoración de las observaciones presentadas en este trámite de audiencia e información pública.

### 9.3. Informes evacuados.

- a) Informe del **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, según determina el artículo 8.5 d) 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, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.



El anteproyecto de ley se envió por correo electrónico el 5 de octubre de 2018 a los vocales que forman parte del citado Consejo y se concedió un plazo de quince días para emitir informe.

En el anexo de esta memoria figura una valoración de las observaciones presentadas por los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

- b) Informe la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- c) Informe del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.4 y 5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, al resultar afectado por el contenido del anteproyecto de Ley en cuanto al acceso de las empresas de transporte a los datos de las personas conductoras que tienen empleadas para comprobar si están habilitadas para conducir. Ha informado que no tiene objeción alguna en su aprobación.
- d) Informe del **Ministerio de Hacienda**, a los efectos previstos en el artículo 26.4 y 5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, ya que el anteproyecto de ley conlleva un gasto público, en particular, para el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Informa que no se formulan objeciones a que continúe la tramitación del anteproyecto.
- e) Informe de la **Agencia Española de Protección de Datos**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.b) del estatuto de la Agencia, aprobado por Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo. Ha propuesto añadir una referencia a la normativa aplicable en materia de protección de datos personales y a que se regulará su acceso reglamentariamente. Se han aceptado.



- f) Informe de la **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.9 de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

Las principales observaciones presentadas que se han aceptado son las siguientes:

- explicación del engarce del proyecto con la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y contextualizar ésta con los objetivos de la Comisión Europea para los años 2030 y 2050.
- explicación de la adopción de otras medidas posteriores a la aprobación de la norma.
- datos sobre las infracciones más peligrosas.
- congruencia con otras normas de derecho interno y de la Unión Europea.
- adecuación al orden constitucional de distribución de competencias.
- tramitación: audiencia e información pública (aportaciones recibidas y su reflejo en el texto).
- otras de carácter formal que afectan fundamentalmente a la memoria.

Las principales observaciones presentadas que se no se han aceptado son las siguientes:

- impacto económico y presupuestario del APL en cuanto a los cursos de conducción segura y eficiente.
- determinación de la eficacia de cada curso de conducción segura y eficiente, a efectos de la compensación de puntos a través de una Resolución del Director General de Tráfico.
- modificación de la estructura de la memoria del análisis de impacto normativo.
- inclusión del análisis del impacto social.



- g)** Informe del **Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030**, a los efectos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, proponiendo la incorporación de una modificación del artículo 4 del Texto refundido con objeto de incluir la formación en conducción ciclista entre las normas de programación de la educación vial que dicho precepto atribuye a la Administración General del Estado. Se acepta y se incluye un apartado Uno que recoge dicha propuesta.

También propone incorporación de un nuevo punto quinto al anteproyecto consistente en la modificación del artículo 35.4 de la Ley en el sentido de que en vía con más de un carril por sentido, al adelantar a un ciclista sea obligatorio el cambio completo de carril. Se valora positivamente pero se rechaza por estar ya contemplado en una próxima modificación del Reglamento General de Circulación, concretamente afectando al artículo 85.4 del mismo.

- h)** Informe de **Vicesecretaría General Técnica del Ministerio de Política Territorial y Función Pública** a los efectos previstos en el artículo 26.4 y 5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el que sugiere sea suprimida la disposición final primera del anteproyecto, de conformidad con las Directrices de Técnica Normativa Competencial (PRIMERO. I) por las que se dispone que:

*“Todas las iniciativas normativas que promueva el Gobierno deben identificar en la Disposición final primera el título competencial en el que se amparan, en los términos recogidos en el artículo 149.1 del Constitución. Solo se exceptúan las normas aprobadas en el ejercicio de la potestad de autoorganización y las disposiciones modificativas de otras vigentes que hubieran invocado el fundamento competencial correspondiente, siempre que no alteren el ámbito material de la norma modificada”* Se acepta y se suprime en consecuencia.



- i) Informe del **Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital**, a los efectos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Indica que no formula observaciones al contenido del anteproyecto de ley.
  
- j) Informe del **Ministerio de Trabajo y Economía Social**, a los efectos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Indica que no formula observaciones al contenido del anteproyecto de ley.

## 10. EVALUACIÓN EX POST.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.1 c) del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, el anteproyecto de ley es susceptible de evaluación ex post pues tiene incidencia relevante sobre los derechos y libertades constitucionales: su contenido está muy vinculado con el derecho a la vida y a la integridad física reconocido en el artículo 15 de la Constitución española.

La evaluación se centrará en analizar el cumplimiento de los fines y objetivos previstos en la ley, con una combinación de un enfoque cuantitativo y cualitativo realizado a través de:

- Promoción de estudios de investigación.
- Análisis de estadísticas oficiales.
- Encuestas específicas.



Esta evaluación debería realizarse en un plazo estimado de 4 años, tomando como referencia de la situación de partida la entrada del APL en las Cortes Generales.

Se considera que el órgano adecuado para llevar a cabo la evaluación ex post es el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

## ANEXO

**VALORACIÓN OBSERVACIONES FORMULADAS AL 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 REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, DE 30 DE OCTUBRE,  
EN MATERIA DE PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS**

**A) Miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.**

Miembros que han presentado observaciones:

- A.1. Mesa Española de la Bicicleta (forma parte del Consejo Superior de Tráfico a través de la Asociación de Ciclistas Profesionales).
- A.2. Servicio Catalán de Tráfico.
- A.3. Gobierno Vasco.
- A.4. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- A.5. Comunidad Foral de Navarra.
- A.6. Comisiones Obreras.
- A.7. Generalitat Valenciana.
- A.8. Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).
- A.9. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- A.10. Ministerio de Fomento (Dirección General de Transportes Terrestres).
- A.11. Real Automóvil Club de España (RACE).
- A.12. Comité Nacional del Transporte por Carretera (Departamento de Mercancías).
- A.13. Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV).
- A.14. Real Automóvil Club de Cataluña.
- A.15. Fundación MAPFRE.
- A.16. Ministerio de Defensa (Ejército de Tierra/Estado Mayor del Ejército).

**B) Trámite de audiencia pública.**

Han presentado observaciones las siguientes entidades:

- B.1. Coyote.
- B.2. CSM Motor y Seguridad, SL.
- B.3. Autoescuelas Confederadas de España.
- B.4. ECT Formación.



## A) Valoración de observaciones formuladas por los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

### A.1. Mesa Española de la Bicicleta (forma parte del Consejo Superior de Tráfico a través de la Asociación de Ciclistas Profesionales).

Esta entidad formula las siguientes observaciones:

1. Solicita que el título del anteproyecto de ley se amplíe, de forma que haga referencia también al “*adelantamiento a los ciclistas*”, debido a que formula una propuesta de modificación del artículo 35 del Texto refundido. Esta solicitud **no puede ser aceptada**, debido a que la inclusión de un posible precepto relativo a los adelantamientos a los ciclistas no justifica por sí solo que el anteproyecto también se titule así. El proyecto de modificación normativa se centra en la modificación del permiso por puntos y si formalmente lleva algún título significativo, debe ser únicamente éste.
2. En segundo lugar, propone la Mesa de la Bicicleta modificar el artículo 35 del texto refundido, con objeto de que en los casos de adelantamientos a ciclistas el conductor del vehículo que adelanta no aumente notoriamente la velocidad. Esta propuesta se acompaña de dos más relacionadas: calificar como muy grave los adelantamientos a ciclistas y aumentar la detracción de puntos de 4 a 6. La propuesta relativa al artículo 35 **no puede aceptarse** debido a que la modificación normativa tiene un objeto muy concreto: actualizar el permiso por puntos, sin entrar en otros aspectos que, sin duda, requieren de una revisión en la norma.

Tampoco se estiman las propuestas relativas a la tipificación de la infracción de adelantamiento y al aumento de la detracción de puntos, por considerar que el encaje actual de este tipo de conducta es correcto, estimándose que una reforma de los adelantamientos, de cara a futuro, debería contemplar a otros usuarios vulnerables de la vía.

3. Por otra parte, propone ampliar la infracción relativa al teléfono móvil – art. 76.g) y Anexo II- para dar cabida en el tipo a la utilización de otros dispositivos tecnológicos como tabletas o agendas. Esta observación **debe desestimarse**, toda vez que el tipo recogido tanto en el artículo 76 como en el Anexo II es, deliberadamente, amplio –dispositivos de telefonía móvil- con objeto de que puedan incluirse todos aquellos aparatos que cumplan esta función (una tableta electrónica dotada de tarjeta SIM es un dispositivo de telefonía, por ejemplo).
4. Estima que los cambios que propone, especialmente los relativos a circulación urbana, deben ser objeto de modificación por Real Decreto-ley si no es posible llevarlos a cabo de otra forma. Este centro directivo carece de competencias para valorar si un anteproyecto de ley, con las cuestiones que



se incorporen al mismo finalmente, puede ser aprobado o no mediante el mecanismo previsto en el artículo 86 de la Constitución española.

## A.2. Servicio Catalán de Tráfico (SCT).

El Servicio Catalán de Tráfico formula las siguientes observaciones al anteproyecto de ley:

- Señala que, a pesar de lo que se indica en la Exposición de motivos del anteproyecto de ley, muchos de los cursos que se pretenden regular se centran en nuevas experiencias y en habilidades en la conducción, por lo que es necesario que el programa formativo recoja de forma expresa 5 horas de sensibilización. Esta observación **debe desestimarse**, toda vez que el Anexo VIII del anteproyecto deja claro el objeto de los cursos de conducción segura y eficiente que permitirán recuperar dos puntos: formar a las personas conductoras en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes preparándoles para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción, y evitando conductas de riesgo (apartado 1 del Anexo VIII).
- Por lo que se refiere al artículo 65.1 del texto refundido, estima el SCT que no es correcto que una persona conductora sancionada por la comisión de varias infracciones recupere el saldo inicial de 12 puntos cuando transcurren dos años sin infracciones. Estima que, con objeto de no incentivar la recuperación pasiva de puntos, así como poner en valor el saldo inicial de los mismos, cuando transcurran dos años sin haber sido sancionada se deberían recuperar un máximo de 8 puntos, y no el saldo inicial de 12 puntos.

Esta propuesta **no puede admitirse**, por estimarse que la persona conductora que ha sido sancionada en varias ocasiones, perdiendo varios puntos, puede tener varias vías para recuperar el saldo inicial: puede optar por un curso de recuperación parcial, pero también puede suceder que haya adaptado su forma de conducción hacia un modelo de mayor seguridad que implica que no pierde puntos. Esta opción es perfectamente válida y por ello debe ser recompensada con la recuperación del saldo inicial, pues el principal objetivo del permiso por puntos es no reincidir en las infracciones que más atentan contra la seguridad vial.

- Propone que en la modificación del artículo 65.4 del texto refundido se incluya la mención expresa a que *“la recuperación de puntos parcial a través de los cursos de sensibilización y reeducación vial podrá complementarse con la recuperación de puntos por el transcurso del tiempo establecido en el apartado 1 del artículo 65”*. Esta propuesta **se rechaza**, debido a que la



complementariedad de la recuperación de puntos entre cursos y transcurso del tiempo sin cometer infracciones es una cuestión que no ha planteado ningún conflicto en los 12 años de vigencia del permiso por puntos, y se estima que su inclusión si puede originar confusiones.

- Propone modificar la redacción del artículo 71.4 del texto refundido. No obstante, esta modificación no se incorpora al anteproyecto a la vista de las observaciones formuladas por la Dirección General de Transportes Terrestres.
- En relación con la disposición adicional decimotercera (ahora, disposición adicional duodécima) -acceso a la situación de una persona conductora profesional por parte de las empresas de transporte- propone que también las Comunidades autónomas que tienen transferidas las competencias de tráfico puedan realizar esta consulta. Se estima que esta propuesta **no procede** incluirla en el anteproyecto, debido a que en la actualidad todas las Administraciones con competencia en materia de tráfico -a nivel Estatal, Autonómico y Local- ya acceden desde hace muchos años al Registro de Conductores de DGT, en donde se facilita toda la información relativa a la habilitación legal de la persona conductora profesional para poder conducir.
- La observación que se formula en relación con la disposición transitoria cuarta (ahora, disposición transitoria única del anteproyecto de ley) -recuperación del saldo inicial de puntos cuando han pasado 3 años por haber cometido infracciones muy graves- **se desestima** por los motivos expuestos en el punto 2 de la valoración de las observaciones del SCT.
- Respecto de las infracciones que se modifican en el Anexo II, no se realizan propuestas de modificación.
- Sobre el Anexo IV, el Servicio Catalán de Tráfico señala que la propuesta del anteproyecto es completamente diferente a la que se había acordado anteriormente entre DGT, SCT y Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco. Entonces se había consensuado un nuevo Anexo IV conformado por 3 cuadros en función de los límites de las vías y que tenía en cuenta la velocidad a sancionar una vez descontado en margen de error del cinemómetro. No se valora esta observación toda vez que se ha suprimido del anteproyecto de ley la modificación del anexo IV.
- Propone la supresión de la Disposición adicional tercera –relativa a los cursos CAP-, a la vista que en los años de vigencia del permiso por puntos no se desarrollado la previsión contenida en esta disposición. La observación **no se acepta**, toda vez que, aunque no se haya desarrollado todavía la previsión legal y reglamentaria (Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio), debe mantenerse para que en el futuro pueda ponerse en marcha.



- Propone incluir en el texto refundido un artículo relativo a la capacidad de las autoridades de tráfico para requerir a quien sea reincidente en infracciones que detraen puntos que se someta a una evaluación psicofísica. La propuesta se desestima, por considerar que esta posibilidad ya pueden llevarla a cabo las autoridades de tráfico, de forma que si estiman que una persona conductora tiene anotadas varias sanciones por infracciones muy graves pueden iniciar, a través de la Jefatura Provincial de Tráfico, la incoación de un procedimiento de pérdida de vigencia por agotamiento de condiciones psicofísicas, regulado en el artículo 36 del Reglamento General de Conductores.
- Respecto del Anexo VIII (Cursos de conducción segura), el SCT propone una redacción alternativa al punto 1 (objeto), que **no se acepta**, toda vez que se estima que la propuesta que realiza significa en la práctica que los cursos de sensibilización son casi idénticos a los de conducción segura y eficiente, cuando su objeto es completamente diferente.

Por otra parte, el resto de las cuestiones que plantea para esta materia deben ser abordadas en la Orden Ministerial que desarrolle los cursos.

### A.3. Gobierno Vasco.

Por parte del Gobierno Vasco se formulan las siguientes observaciones al anteproyecto de ley:

Por lo que se refiere a los cursos de conducción segura y eficiente contemplados en el Anexo VIII, realiza varias alegaciones: **primero**, que no es coherente que existan cursos sometidos a régimen de concesión -cursos de sensibilización y reeducación vial- y ahora se creen otros basados en régimen de autorización; **segundo**, manifiesta también que se ha optado por un mecanismo de autorización previa para crear estos cursos sin justificar la elección del tal tipo de intervención administrativa; **tercero**, que no se justifica la razón de por qué se regula la esfera privada, cuando esta actividad la pueden llevar a cabo las escuelas de formación de conductores; **cuarto**, que no es coherente que exista cursos de regímenes administrativos distintos que permitan recuperar puntos; **quinto**, que diferir la regulación de los centros y de los cursos de conducción segura y eficiente a una Orden Ministerial es una habilitación en blanco que no cumple con los requisitos de reserva de ley; y **sexto**, que debe incluirse de forma expresa esta competencia en el Texto refundido.

Respecto de estas observaciones, se informa lo siguiente:

- Desde hace varios años, algunas escuelas de conducción, entidades aseguradoras, clubes de conductores, etc. vienen organizando cursos prácticos de variada tipología: conducción eficiente, segura, deportiva, y otros. Estas entidades han demandado a la Administración que estos cursos puedan tener algún reconocimiento para el permiso por puntos.



- La Dirección General de Tráfico se ha estimado que es positivo para mejorar la seguridad vial reconocer el valor de algunos de estos cursos, incorporándolos al propio sistema. Este reconocimiento se concreta en la recuperación de 2 puntos a cambio del cumplimiento de unos requisitos fijados para los centros y para los cursos.
- A la hora de incorporar jurídicamente estos cursos al sistema del permiso por puntos, se ha estimado que no es adecuado a su finalidad y objeto optar por el modelo de concesión existente para los cursos de sensibilización y reeducación vial. Estos últimos cursos fueron creados como cauce de sensibilización del propio sistema del permiso por puntos, mientras que los cursos de conducción segura y eficiente, deportiva, eficiente, etc. ya existen y funcionan al margen del sistema de los puntos. Los cursos de sensibilización precisaron del modelo de concesión como mecanismo de regulación inicial, algo que no ha sucedido ni sucede con los otros cursos.

Por ello, el objetivo de la propuesta legal es únicamente establecer unos requisitos -desarrollados posteriormente en la Orden Ministerial- para que estos cursos tengan validez ante el sistema. No se pretende regular esta actividad económica, sino establecer unos mínimos para que se permita recuperar un mínimo de puntos.

- No se comparte el argumento del Gobierno Vasco de que el modelo propuesto en el anteproyecto interviene en la esfera privada, o que es un modelo no adecuado. Se estima que la regulación basada en un reconocimiento de la validez del curso a efectos de puntos cuando se cumplan los requisitos recogidos en el Anexo VIII es el modelo menos intervencionista posible para la consecución de los objetivos de seguridad vial. Desde el punto de vista de la mejora de la regulación, se trata de un modelo proporcional y no discriminatorio. Es necesario señalar que no se trata de un modelo basado en la autorización de los centros que desean impartir cursos, sino de un reconocimiento de los requisitos cuando la entidad lo solicite.

Por lo expuesto, **se desestiman** las alegaciones del Gobierno Vasco relativas al Anexo VIII, si bien **se acepta** que se incorpore la competencia del Ministerio del Interior para regular estos cursos en el artículo 5 del Texto refundido.

Otra observación del Gobierno Vasco se refiere al apartado 4 del artículo 71. Este precepto finalmente no se incorpora al proyecto a la vista de las observaciones que ha presentado la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento.

Por otra parte, propone modificar la redacción de la disposición adicional decimotercera (ahora, disposición adicional duodécima), con objeto de concretar mejor qué datos van a poder ser consultados por las empresas de transporte. **No se acepta** la propuesta, por estimar que la redacción del anteproyecto recoge de mejor



forma la información que se va a facilitar: si una persona conductora tiene declarada una pérdida de vigencia -por agotamiento de saldo de puntos o por pérdida de aptitudes psicofísicas-, o una privación del derecho a conducir por sentencia penal.

Finalmente, estima que no debe modificarse la Disposición Final segunda del texto refundido -que tiene por objeto que el Anexo IV pueda ser modificado reglamentariamente- por estimar que una materia de tanta trascendencia únicamente debe ser modificada por ley. No se valora esta observación toda vez que se ha eliminado del anteproyecto de ley la previsión que figuraba en la reforma de la disposición final segunda de que se podía modificar el anexo IV por real decreto.

#### **A.4. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).**

La ATGC formula varias observaciones al anteproyecto de ley, que se examinan y valoran a continuación:

- Propone suprimir del artículo 65.4 el plazo de un año mínimo que tienen las personas conductoras profesionales para poder realizar los cursos de recuperación de puntos. La propuesta **no se acepta**, dado que los plazos reducidos de aquéllas no han generado problemas en los 12 años de vigencia del permiso por puntos, y dado que no se explican mínimamente los motivos de la propuesta.
- También se propone en el mismo precepto fijar una duración mínima de los cursos de sensibilización y reeducación vial, con objeto de estandarizar y formalizar la duración mínima. La propuesta **no puede admitirse**, debido a que todos los cursos de sensibilización que se realizan en el territorio nacional tienen las mismas horas, los mismos contenidos y requisitos, que se fijan en la Orden Ministerial que los desarrollan (Orden INT/2596/2005, de 28 de julio).
- Propone incluir, de forma expresa, como infracción leve, el hecho de “cruzar un peatón la vía usando dispositivos de telefonía u otro sistema de comunicación que disminuya la atención permanente a la circulación”. La propuesta **se desestima**, toda vez que no se considera adecuado explicitar una infracción de este tipo. El Texto refundido 6/2015, de 30 de octubre, no explicita -salvo alguna excepción- las conductas calificadas como leves.

Por otra parte, el concepto aplicado al peatón de disminución de la atención permanente a la circulación no es jurídicamente correcto, pues se aplica a los conductores.

- Propone incluir como infracción leve en el artículo 75 del Texto refundido el hecho de conducir sin tener las dos manos en el volante en tramos de vía con circulación intensa, maniobras de adelantamiento, configuración curva, malas condiciones o circunstancias adversas, durante un tiempo excesivo, etc. **No se admite** la observación, por estimar que los supuestos descritos, ya están



suficientemente descritos en el Reglamento General de Circulación: por ejemplo, el artículo 3.1 establece: *“Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario”*. Así mismo, el artículo 18.1 señala que *“El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos”*. En consecuencia, se estima que no es posible recoger ni tipificar todos los hipotéticos supuestos de conducción inadecuada.

- En relación con la propuesta relativa a la infracción por utilizar dispositivos de telefonía móvil se reiteran los argumentos expuestos en el escrito de la Mesa de la bicicleta, por lo que **no se acepta** la observación.
- **Se acepta** la observación relativa a la inclusión en el Anexo II de la infracción de “conducir vehículos que tengan instalados detectores de radar”.
- También propone recoger como infracción grave en el artículo 76 del texto refundido la utilización de luces de largo o de corto alcance en forma de destellos. La observación **no puede admitirse**, debido a que ya se considera infracción leve el supuesto recogido en el artículo 100.2 del Reglamento General de Circulación –“ *Se prohíbe la utilización de la luz de largo alcance o de carretera siempre que el vehículo se encuentre parado o estacionado, así como el empleo alternativo, en forma de destellos de la luz de largo alcance o de carretera y de la luz de corto alcance o de cruce, con finalidades distintas a las previstas en este reglamento”*-, y se considera ya suficientemente sancionado.
- Por otra parte, se proponen tipificar de forma expresa como infracciones graves (art. 76 del Texto refundido) los hechos de *“conducir sin la adecuada atención en la conducción”, “conducir apartando la vista de la circulación durante un tiempo excesivo”, y “fumar, comer o escribir durante la conducción”*. Las propuestas **se desestiman**, por los motivos expuestos a la hora de considerar la no procedencia de las infracciones relativas a conducir sin tener las dos manos, etc.
- Propone la ATGC incluir en el tipo infractor del artículo 77.p) del Texto refundido la prohibición y venta de inhibidores y de detectores de radar. La propuesta **no puede admitirse**, por estimar que no es la norma de tráfico la que pueda prohibir la venta de este tipo de artilugios.



- La ATGC solicita que se califique como infracción muy grave en el artículo 77 del texto refundido celebrar pruebas deportivas o eventos sin autorización, o sin cumplir los requisitos. La observación **no se acepta**, debido a que se considera que la modificación legal tiene como objeto la actualización del permiso por puntos, no otros aspectos relativos a infracciones que requerirán futuros cambios legales.
- Propone incluir como infracción muy grave el hecho de estar involucrado en un siniestro como persona conductora responsable cuya causa sea la distracción, siempre que no haya responsabilidades penales. La propuesta **se rechaza**, por los siguientes motivos:
  - Se considera que la modificación legal tiene como objeto la actualización del permiso por puntos, no otros aspectos relativos a infracciones que requerirán futuros cambios legales.
  - Tipificar únicamente los supuestos de distracción y no todos los motivos de responsabilidad no penal en caso de accidente supone una clara discriminación.
  - La determinación de la responsabilidad no se lleva a cabo en base a la percepción directa de los agentes, sino en base a los atestados e informes posteriores.
- Propone tipificar como infracción muy grave la invasión del carril contrario del sentido de circulación por causas basadas en la distracción. **No procede admitir** la propuesta, debido a que en la actualidad todos los supuestos de circulación por el sentido contrario ya constituyen infracción grave o muy grave, según los casos, con independencia de que la causa sea o no la distracción. Por otra parte, se considera un error concretar el motivo de la invasión del sentido contrario, pues dependerá de una apreciación subjetiva del agente.
- Sobre la tipificación del quebrantamiento de inmovilización y abandonar lugar del accidente, la observación **no se acepta**, debido a que se considera que la modificación legal tiene como objeto la actualización del permiso por puntos, no otros aspectos relativos a infracciones que requerirán futuros cambios legales.

Para las infracciones graves y muy graves que la ATGC propone que se incluyan de forma expresa en los artículos 76 y 77 del Texto refundido propone que sean merecedoras de detracción de puntos y recogidas en el Anexo II. Al no aceptarse que se tipifiquen de forma expresa las infracciones anteriormente indicadas, **tampoco procede** que se incluyan en el Anexo II.



Además, la ATGC realiza varias propuestas relativas al aumento de detracción de puntos en varios ordinales del Anexo II, como son los casos de tasas de alcohol -subidas a 8 y a 6 puntos-; presencia de drogas -subida a 8 puntos-; negativa a someterse a pruebas de alcohol o drogas -8 puntos-; conducción temeraria -10 puntos-. En todos los casos, se estima que las propuestas de aumento de la detracción de puntos rompen el equilibrio del modelo, que se basa en que un conductor no pierda en permiso por una única infracción. Por este motivo, **se desestiman** las propuestas.

Respecto de los Cursos de conducción segura y eficiente, la ATGC propone:

1. Que se incluya en el Anexo VIII la mención expresa a que participarán víctimas de accidentes de tráfico. **No puede admitirse** esta observación, toda vez que los cursos de conducción segura y eficiente no tienen el mismo objeto que los cursos de sensibilización y reeducación vial, y en los contemplados en el Anexo VIII debe fomentarse principalmente la mejora del comportamiento al volante, no una reeducación motivada por la comisión de varias infracciones graves.
2. **Tampoco puede admitirse** recoger en el Anexo VIII que los cursos de conducción segura y eficiente puedan ser impartidos por la ATGC, porque esta posibilidad debe reconocerse, en su caso, con el desarrollo de la Orden Ministerial de estos cursos

#### **A.5. Comunidad Foral de Navarra.**

En relación con las observaciones de la Comunidad foral de Navarra, **se acepta** la observación relativa a la inclusión en el Anexo II de la infracción de “conducir vehículos que tengan instalados detectores de radar”.

#### **A.6. Comisiones Obreras (CCOO). Federación de servicios a la ciudadanía, carretera y logística.**

En su escrito, CCOO realiza las siguientes observaciones al anteproyecto de ley: En primer lugar, estima que el sistema del permiso por puntos discrimina a las personas conductoras profesionales respecto del resto, toda vez que no se diferencian las infracciones cometidas cuando se ejerce la actividad del transporte respecto de las que se cometen cuando se conduce un vehículo privado. Esta observación, que plantea un cambio sustancial en el sistema del permiso por puntos, **debe ser rechazada**, por lo siguiente:



1. En primer lugar, porque la autorización administrativa para conducir es única para cada persona conductora, con independencia de las clases para las que se esté habilitado. No es viable ni razonable anotar la detracción de los puntos en función del vehículo que se esté conduciendo en cada momento.
2. El sistema se diseñó de esta forma en el año 2006, y no ha generado problemas añadidos para los conductores profesionales. En 12 años de vigencia, únicamente han perdido la vigencia del permiso de conducción 14.000 conductores profesionales, número muy reducido en relación con los 225.000 conductores que han perdido la vigencia en total.
3. Tampoco es viable mantener un sistema diferenciado de detracción de puntos debido a que la condición de conductor profesional, a los efectos de esta norma, se produce cuando se cotiza como conductor de vehículos de más de 3.500 kgs. de transporte de mercancías o de viajeros. Hay casos en los que una persona trabajadora está de alta o de baja en esta situación, y no es posible controlar en cada momento si se encuentra en esta condición.
4. Como medidas de apoyo a los conductores profesionales, el sistema del permiso por puntos establece reducciones de plazos para realizar cursos de sensibilización y reeducación vial -1 curso cada año, en vez de cada 2 años como el resto de los conductores- y también para obtener el permiso de conducción tras la declaración de pérdida de vigencia -3 meses mínimo frente a 6 meses en general-.
5. No es posible equipar, por muchas razones, a los conductores profesionales de vehículos con los de tren o avión. No obstante, cabe señalar que los colectivos de maquinistas y de pilotos están obligados a pasar reconocimientos médicos periódicos dentro de sus empresas, para garantizar que se encuentran en óptimas condiciones para manejar aviones o trenes.

En segundo lugar, solicita que las personas conductoras profesionales puedan realizar cursos de conducción segura y eficiente para ser coherentes con la mecánica de reducción de plazos que tiene este colectivo. La propuesta **no puede ser admitida**, toda vez que, como se indica en la propia Exposición de motivos del proyecto de modificación legal, uno de los objetos principales de los cursos es que se incorporen dentro de la actividad de las empresas que disponen de flotas medianas o grandes de vehículos, por lo que ya se ha tenido en cuenta a ese grupo de profesionales a la hora de definir los plazos mínimos.

En tercer lugar, estima que la prohibición del uso de dispositivos móviles durante la conducción debe ampliarse incluso para prohibir los sistemas de manos libres, que generan distracciones. Esta observación debe rechazarse. Aunque se es consciente de que la utilización del teléfono móvil con sistema de manos libres puede provocar alguna distracción a la persona conductora, **no es viable** hoy en día una prohibición de este tipo de mecanismos, por reducir el peligro de la utilización del móvil con la mano. Existen otros casos de posibles distracciones que deben minimizarse en



cuanto su impacto, más que prohibirlas expresamente en la norma: hablar con los ocupantes del vehículo, encender un cigarro o la radio, etc.

En cuarto lugar, manifiesta el desacuerdo con la introducción de los cursos de conducción segura y eficiente (Anexo VIII), por estimar que debe haber un sistema diferenciado para los conductores profesionales. Esta observación **se desestima** en base a los argumentos que se han expresado anteriormente.

#### **A.7. Generalitat Valenciana.**

La Generalitat Valenciana ha presentado dos observaciones al anteproyecto de ley, que se valoran a continuación:

En primer lugar, estima que debe aumentar el número de puntos con que se penaliza el incumplimiento de la señalización provisional o de obras, dada la especial gravedad que suponen este tipo de incumplimientos. Esta propuesta **debe ser rechazada** por los siguientes motivos:

1. Con carácter general, los incumplimientos de la señalización, bien fija bien provisional, llevan aparejada una detracción de 4 puntos (generalmente casos de incumplimientos de señalización relativa a adelantamientos, detención en señal de stop o preferencia de paso). Se estima que se trata de una detracción de puntos proporcional a la infracción cometida.
2. El anteproyecto de ley incorpora en el ordinal 14 (ahora, ordinal 13) la referencia al incumplimiento de señales u órdenes de la autoridad de tráfico, que, en consonancia con la proporcionalidad anterior, también conlleva pérdida de 4 puntos.

En relación con la observación relativa a que deben detraer puntos los casos de incumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 51.1 del texto refundido – “obligaciones en caso de accidente o avería”- **se rechaza** la propuesta debido a que estos incumplimientos no suelen ser observados por los agentes en el momento en que se produce la infracción, sino a posteriori, en base a los informes que se elaboran. Y, por otra parte, los supuestos graves son objeto de tratamiento en vía penal.

#### **A.8. Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).**

CNAE realiza las siguientes observaciones al anteproyecto de ley:

Respecto de los Cursos de Conducción segura y eficiente regulados en el Anexo VIII:



- Sobre el objeto de estos cursos, estiman que la redacción debería ser: *“Los cursos de conducción preventiva y eficiente tendrán como objeto la formación de conductores con el fin de poner al día sus conocimientos sobre normas de circulación y técnicas de conducción, aumentar su percepción sobre los riesgos en la conducción o reconducir conductas que ponen en riesgo al resto de los usuarios de las vías”*. La redacción propuesta **no se acepta**, toda vez que el objetivo de estos cursos no es el reciclaje sobre el conocimiento de las normas de la totalidad de las personas conductoras ni la enseñanza de técnicas de conducción deportiva, sino la mejora de las aptitudes mediante una actuación concreta sobre las carencias observadas en nuestras carreteras. La conciencia siempre va aparejada a cualquier curso de conducción segura y eficiente porque forma parte de esta. La redacción dada por el anexo permite desarrollar posteriormente distintos cursos con distintos enfoques en función de las deficiencias que sean detectadas en la conducción, las cifras de siniestralidad y los colectivos que se vean más involucrados en los accidentes de tráfico.
- **Se acepta** la inclusión en la Exposición de motivos de la referencia a las autoescuelas.
- Proponen sustituir el término de “curso de conducción segura y eficiente por el de “curso de conducción preventiva y eficiente”, debido a que estima que el primer término parece hacer referencia a cursos de pilotaje. La propuesta **no se acepta**, debido a que se estima que el término de “conducción segura” es claramente expresivo del objeto y objetivos de estos cursos.
- Estima que los cursos de conducción segura y eficiente deben ir dirigidos a las personas conductoras que no han cometido infracciones en el último año porque, en caso de que las hayan cometido deben realizar los cursos de sensibilización y reeducación vial. La propuesta **no se admite**, puesto que los cursos de sensibilización y reeducación vial tienen un objeto y objetivos claramente diferenciados de los cursos de conducción segura y eficiente, y por ello permiten recuperar hasta 8 puntos de saldo. Los cursos de conducción segura y eficiente no pueden estar vetados a quienes hayan cometido alguna infracción de puntos, pues su objeto es ayudarles a mejorar en la conducción segura y eficiente, algo distinto a lo que se realiza en los otros cursos.
- CNAE estima que la ley debe prohibir que puedan alternarse cursos de conducción segura y eficiente y cursos de sensibilización y reeducación vial, pues ello puede suponer recuperar hasta 10 puntos en un año. En su propuesta no explica los motivos que justifiquen esta incompatibilidad, por lo que, dado que se trata de cursos con objeto y objetivos diferentes, **no puede aceptarse** esta idea.
- Estima que los centros que vayan a impartir los cursos de conducción segura y eficiente deben estar controlados por la Dirección General de Tráfico y ser



sometidos a régimen de autorización previa. Esta propuesta **no se admite** por los argumentos expuestos en el escrito del Gobierno Vasco. Se pretende establecer un sistema regulatorio proporcional a los fines que se pretenden en la norma, y por ello se estima que lo importante no es autorizar los centros como certificar los requisitos de los cursos que se impartan.

- Solicita que en el apartado 3 del Anexo VIII se incluya la referencia a que la Orden Ministerial deberá regular tanto los requisitos “de homologación” como el “procedimiento de comunicación de los cursos...”. **No se acepta** la propuesta, por estimar que la redacción dada a este apartado es suficiente para el objeto a regular, siendo la Orden Ministerial la norma que concretará los requisitos de los cursos y los procedimientos de comunicación de los cursos para habilitar los 2 puntos.
- Finalmente, estima que a los formadores que vayan a impartir los cursos de conducción segura y eficiente debe exigírseles que dispongan de certificado de profesor de formación vial. En este sentido, CNAE no justifica los motivos por los cuales cursos que poco tienen que ver con la formación reglada o con los cursos de formación vial deben requerir esta titulación. En este sentido, se estima que requerir este requisito es una carga a los posibles formadores no justificada, por lo que **no se acepta** la propuesta.

En relación con las infracciones del Anexo II del texto refundido, CNAE realiza las siguientes propuestas:

- Propone subir de 4 a 6 puntos las infracciones relativas a los adelantamientos. En relación con esta propuesta concreta, no justifica el motivo por el cual, a su entender esta infracción deba elevar la detracción de puntos que comporta. **Se desestima**, por entender que la corrección actual es proporcional al peligro que supone la infracción.
- **Tampoco se estiman** las propuestas relativas a la tipificación de la infracción de adelantamiento a ciclistas y vulnerables, y al aumento de la detracción de puntos, por considerar que el encaje actual de este tipo de conducta es correcto, estimándose que una reforma de los adelantamientos, de cara a futuro, debería contemplar a otros usuarios vulnerables de la vía.
- **No se acepta** suprimir del Anexo II (infracciones que detraen puntos) la infracción relativa a “*realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías*”, ya que se considera que se trata de una maniobra muy peligrosa que puede producir accidentes con consecuencias muy graves debido a la alta velocidad que desarrollan los vehículos que circulan en ese tipo de vías, por lo que debe seguir dando lugar a la detracción de puntos.



- **Se acepta** incluir la palabra “adecuado” en el ordinal 16 (ahora, ordinal 15) (uso de cinturón, casco y sistemas de retención).

Finalmente, CNAE propone que las personas que han perdido la vigencia del permiso de conducción por agotamiento del saldo de puntos puedan realizar las pruebas para obtener un nuevo permiso antes del plazo de 6 meses previsto en la ley. Para ello propone incluir un nuevo apartado (2) en el artículo 73 del texto refundido. La observación **no puede ser aceptada**, toda vez que hay que tener en cuenta que la realización del examen genera la posibilidad de expedición del permiso y por tanto la obtención y esta únicamente puede darse finalizada la condena.

#### **A.9. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.**

- En su escrito no formula observaciones al proyecto normativo

#### **A.10. Ministerio de Fomento (Dirección General de Transportes Terrestres).**

**Se acepta** la observación formulada por la DGTT, relativa a no incorporar un apartado 4 al artículo 71 del texto refundido.

#### **A.11. Real Automóvil Club de España (RACE).**

El Real Automóvil Club de España formula las siguientes observaciones al anteproyecto de ley:

Formula observaciones a la inclusión de un nuevo apartado 4 al artículo 71 del texto refundido, por estimar que puede generar situaciones de indefensión por vulneración a la normativa de protección de datos personales. En este sentido, hay que señalar que el precepto ha sido suprimido del proyecto, de acuerdo con las observaciones que ha realizado la Dirección General de Transportes Terrestres.

Por otra parte, estima que la modificación del apartado j) del artículo 76 del texto refundido para incluir la mención a no obedecer o respetar las órdenes de “la autoridad encargada de la regulación y vigilancia del tráfico” genera confusión, por no saber bien a quién se refiere el precepto. Por ello, estima que sólo deben contemplarse como infracción los incumplimientos referidos a las señales u órdenes de los agentes de la autoridad.

En relación con esta observación, es necesario **aclarar** que el objeto de la modificación del artículo 76 j) -que también alcanza al ordinal 13 del Anexo II,



relativo a infracciones que detraen puntos- es incluir no sólo como infracción grave de forma expresa, sino también como supuesto de puntos, las órdenes y las señales que establezca la Autoridad del tráfico -estatal, autonómica o local- en casos especialmente graves como nevadas o inundaciones, que se publicitan generalmente mediante paneles de mensaje variables. No son pocas las situaciones en las que incumplimientos de las órdenes contenidas en estos paneles generan situaciones muy problemáticas para un elevado número de personas conductoras, y no es viable que un agente pueda estar en todos los lados impartiendo las necesarias órdenes.

En otro orden de cosas, RACE estima que la disposición adicional que incorpora el proyecto, relativa a que se desarrollará un sistema telemático para que las empresas de transporte puedan conocer la situación legal para conducir de la persona conductora profesional, puede producir indefensión y vulneración de la normativa sobre protección de datos. Esta observación **se rechaza** por lo siguiente:

1. En la actualidad existe ya de forma operativa, desde el año 2012, un sistema por el cual las empresas de transporte pueden conocer si un conductor profesional asalariado de la empresa se encuentra en situación de estar habilitado para conducir, o con una declaración de pérdida de vigencia o condena por delito contra la seguridad vial. Este sistema es manual, y se estima que hoy en día puede desarrollarse una alternativa telemática, con todas las garantías.
2. La propia ley establece que el sistema de consulta no requiere de consentimiento del conductor, por lo que hay existe una base jurídica de habilitación legal, conforme establece el Reglamento General de Protección de Datos.

RACE formula también una observación relativa al nuevo Anexo VIII del texto refundido, relativo a los cursos de conducción segura y eficiente. Estima que debe incluirse una mención específica a qué autoridad certificadora determinará qué cursos y de qué asociaciones o entidades serán los habilitados para la obtención de los puntos adicionales. Esta observación **debe desestimarse**, toda vez la previsión es que en la Orden Ministerial que desarrolle estos cursos se fijará los criterios de certificación que determine el propio Ministerio del Interior, por lo que no será una autoridad certificadora quien pueda determinarlo.

RACE estima que la redacción del ordinal número 8 del Anexo II –*“utilizar sosteniendo o sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil conduciendo”*- no puede llevar aparejada una detracción de 6 puntos por generar inseguridad entre las personas conductoras, pues se penaliza el mero hecho de “sujetar” el teléfono. Esta observación **no puede admitirse**, toda vez que la propia redacción del precepto explicita el término “utilizar”, con lo que ya se deja claro que no es infracción el mero hecho de la sujeción del teléfono. Al margen de la consideración de lo extraño que supone sujetar un teléfono si éste no se está usando.



#### **A.12. Comité Nacional del Transporte por Carretera (Departamento de Mercancías).**

El Departamento de Mercancías del CNTC realiza las siguientes observaciones:  
En primer lugar, propone que se incluya en el artículo 63 apartados específicos relativos a los puntos que se deben recuperar por superar un curso CAP (hasta 4 puntos). Esta propuesta **no debe admitirse**, debido a que el texto refundido ya recoge esta circunstancia, derivada a su vez de la aplicación del Real Decreto 1032/2007, que regula estos cursos. Como ya se ha expuesto en varias ocasiones, no se trata de modificar la redacción del texto refundido de la Ley de Tráfico, sino de adecuar en el Real Decreto indicado el objeto, contenidos, requisitos, y demás cuestiones relativa a estos cursos.

En segundo lugar, realiza observaciones relativas al artículo 71, apartado 4, que, como se ha indicado, se ha suprimido del anteproyecto a la vista de las observaciones de la Dirección General de Transportes Terrestres.

#### **A.13. Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV).**

AECA-ITV realiza las siguientes observaciones al anteproyecto de ley:

Primeramente, solicita que en el artículo 78 del texto refundido se incluya la referencia a que las infracciones relativas a la inspección técnica de los vehículos se regulan conforme al Título V del citado texto refundido. Sobre esta cuestión, hay que señalar que en la actualidad el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ya tipifica en sus artículos 76.o) y 77.II) los supuestos de incumplimientos de las normas relativas a las inspecciones técnicas y la circulación de vehículos en condiciones técnicas que pongan en peligro la seguridad vial. No se tiene conocimiento de que hayan existido problemas en demandas en los Juzgados contencioso-administrativos por este motivo, por lo que se estima que la observación carece de justificación, y, en consecuencia, **debe rechazarse**.

En segundo lugar, solicita que se incluya en el artículo 78 del texto refundido la mención a que las entidades aseguradoras requerirán la acreditación de la vigencia de la inspección técnica en el momento de la emisión o renovación de una póliza de seguro del automóvil. Esta observación **se rechaza**, toda vez que se estima que una obligación de este tipo debería incluirse, en todo caso, en la normativa relativa a seguros, no en la normativa de tráfico y seguridad vial

#### **A.14. Real Automóvil Club de Catalunya (RACC).**



En primer lugar, el RACC estima que en el Anexo IV (excesos de velocidad) debe recogerse pérdida de 1 punto en todos los casos de exceso de velocidad que hoy se castigan con 100 euros de sanción, por entender que la pérdida de puntos es el mejor medio para corregir estos comportamientos. **No se acepta** esta observación, toda vez que se estima que los excesos de velocidad menos graves tienen una corrección adecuada con una sanción de 100 euros, sin necesidad de aumentar la presión punitiva en estos casos. Con independencia de lo anterior, debe tenerse en cuenta que se ha eliminado del anteproyecto de ley la modificación el anexo IV.

Sobre los cursos de conducción segura y eficiente que el anteproyecto de ley prevé incorporar al Anexo VIII del texto refundido, el RACC realiza una primera observación en la que pone de manifiesto que no tiene mucho sentido diferenciar entre cursos urbanos o de carretera, dado que todos se realizan en un centro específico. Esta apreciación **se rechaza**, toda vez que para la DGT es importante que los cursos contemplen todos los tipos posibles de situaciones de conducción, debiendo ser la Orden Ministerial de desarrollo la que concrete los tipos de cursos, que no sólo tendrán en cuenta el tipo de vía, sino también el tipo de vehículo.

Por otra parte, el resto de las observaciones que formula el RACC en relación con los cursos de conducción segura y eficiente **no pueden ser objeto de tratamiento** en el anteproyecto de ley, sino en la Orden Ministerial que los desarrolle. Por este motivo, se rechazan las propuestas en este momento.

#### A.15. Fundación Mapfre.

Esta entidad formula las siguientes observaciones:

- Propone que la infracción relativa a uso de teléfonos móviles se divida en tres grupos: 1) persona conductora que mira el teléfono mientras está detenida en semáforo -que no debe considerarse infracción-; 2) persona conductora que mira o manipula el teléfono cuando el semáforo ha pasado a fase verde, causando retrasos al resto de los usuarios; y 3) persona conductora que mira o manipula el móvil en marcha. La propuesta **se rechaza**, toda vez que, aunque es cierto que cada comportamiento tiene un riesgo diferente para la seguridad vial, la propuesta ya separa los casos más graves de sujeción del móvil respecto de los casos de uso indebido, que tienen un reproche en la detracción de puntos menor.
- Solicita que se analice con mayor detenimiento la posibilidad del modelo de *graduated driver's licence*- *GDL*, que no es objeto de la presente modificación.
- En relación con el Anexo VIII (Cursos de conducción segura y eficiente), realiza varias aportaciones que son propias de la Orden Ministerial que desarrolle esta materia, si bien, por lo que afecta al anteproyecto de ley, señala que los cursos de conducción segura y eficiente podrían valer para



que una persona conductora tuviera una “cuenta” personal de 20, 25 o más puntos. Esta propuesta **no se admite**, por estimar que otorgar un número ilimitado de puntos en su “cuenta” desvirtúa y banaliza al sistema del permiso por puntos. En este sentido, se estima que quien quiera mejorar su conducción tiene una recompensa suficiente con los dos puntos con el máximo de 15 que figuran en el proyecto.

#### **A.16. Ministerio de Defensa (Ejército de Tierra/Estado Mayor del Ejército).**

El Ministerio de Defensa, a través del Estado Mayor del Ejército, realiza dos observaciones al anteproyecto:

En primer lugar, solicita introducir modificaciones a la propuesta de apartado 4 del artículo 71. Es necesario señalar que esta modificación se ha suprimido del anteproyecto, a la vista de las observaciones que ha presentado la Dirección General de Transportes Terrestres.

En segundo lugar, en relación con el ordinal 20 del Anexo II de puntos -relativo a conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular- estima que debe procederse a la modificación del artículo 13.3 del texto refundido con objeto de exceptuar de esta prohibición al personal de las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil. Esta propuesta **se acepta**.

### **B) Valoración de observaciones presentadas en el trámite de audiencia pública.**

#### **B.1. Coyote.**

La empresa Coyote formula las siguientes observaciones:

En primer lugar, solicita que se equiparen en tratamiento punitivo los inhibidores de radar y los detectores de radar, por estimar que en el fondo son mecanismos idénticos para eludir la sanción. Esta propuesta **no puede ser admitida**, toda vez que, aunque ambos dispositivos tengan la misma finalidad de evitar una denuncia por exceso de velocidad, el funcionamiento de los mismos y su efecto es distinto: los detectores emiten ondas que captan a los equipos de medición, mientras que los inhibidores dan un salto cualitativo y barren la frecuencia de los radares. Esta diferencia es la que implica un tratamiento sancionador distinto.

En segundo lugar, **se acepta** la propuesta relativa a la redacción del tipo infractor relativo a los detectores de radar.



## B.2. CSM Motor y Seguridad, SL.

Esta entidad solicita, en relación con el Anexo VIII (“Cursos de conducción segura y eficiente”), que los cursos puedan ser impartidos por empresas especializadas en formación de motoristas. Al respecto, hay que señalar que el mencionado Anexo únicamente da cobertura legal a aspectos generales como son el objeto, las clases, los contenidos y requisitos, y los mecanismos de certificación, pero no entra en la concreción de qué entidades podrán impartirlos. Estas materias serán objeto de tratamiento en la correspondiente Orden Ministerial.

## B.3. Autoescuelas Confederadas de España.

Realiza esta entidad varias observaciones al anteproyecto de ley:

En primer lugar, solicita que se incluya en la propuesta la modificación del artículo 5.p) del texto refundido, con objeto de modificar el régimen jurídico de los cursos de sensibilización y reeducación vial, pasando de la concesión a la contratación. Esta propuesta **se desestima**, toda vez no es objeto de la propuesta normativa modificar el régimen de los cursos.

En segundo lugar, propone que los cursos de conducción segura y eficiente permitan recuperar 6 puntos, así como que desaparezcan los actuales cursos de sensibilización y reeducación vial. Estima que los cursos de conducción segura y eficiente tienen un efecto más educativo y sensibilizador, además de que pueden ser impartidos por muchas más autoescuelas. Esta alegación **se rechaza**, por los siguientes motivos:

- Los cursos de conducción segura y eficiente tienen un objeto diferente al de los cursos de sensibilización y reeducación vial. Los primeros no van dirigidos a infractores reincidentes que precisan de una acción formativa dirigida a la modificación de sus comportamientos al volante, sino que tienen como fin ayudar a quienes sean poco infractores, a tener una conducción con menos riesgos, mejorando su seguridad.
- La DGT no se plantea suprimir los cursos de sensibilización, toda vez que la experiencia de los 12 años de vigencia muestra que son uno de los pilares básicos del sistema del permiso por puntos. La entidad en cuestión solicita cambiar el modelo, pero no aporta ningún dato o estudio que avale su propuesta.



- Manifiesta que los cursos de conducción segura y eficiente tienen un efecto más educativo y sensibilizador, pero no aporta nada que avale esta afirmación.
- Señala que los cursos de conducción segura y eficiente pueden ser impartidos por muchas más autoescuelas. Sin duda esta afirmación puede ser cierta, como también el hecho de que estos cursos no tienen por qué ser impartidos únicamente por autoescuelas.

En tercer lugar, estima que la disposición adicional duodécima (ahora, disposición transitoria cuarta), relativa a la superación de los cursos de conducción segura y eficiente, debe modificarse en el sentido de que estos cursos deben de entrar en vigor lo antes posible, como mucho a los 6 meses de entrada en vigor de la ley. Esta observación **debe ser rechazada**, toda vez que es necesario desarrollar una Orden Ministerial que regule los requisitos y demás cuestiones relativas a este tipo de cursos, por lo que un plazo tan breve no es viable.

En cuarto lugar, estima que debe modificarse el concepto de conductor profesional para dar cabida en él a los profesores de formación vial. La argumentación **no puede admitirse**, toda vez que el concepto de conductor profesional a los efectos de permiso por puntos se circunscribe únicamente a los conductores de transporte de viajeros o de mercancías en vehículos de más de 3.500 kgs., debido a la especial consideración que tiene su actividad. Abrir este concepto a otros colectivos supone desnaturalizar el concepto de “conductor profesional”, que no debe aplicarse a todo aquél que conduzca de forma más o menos asidua.

En quinto lugar, vuelve a manifestar la necesidad de eliminar los actuales cursos de sensibilización y reeducación vial. Se reproducen los argumentos para **rechazar** la propuesta, que anteriormente se han expuesto.

#### **B.4. ECT Formación.**

Al margen de otras consideraciones que realiza en su escrito, ECT estima que el Anexo IV (Cuadro de velocidad) debe recoger detracción de 2 puntos en el tramo de excesos de velocidad cometidos al circular entre 130 y 150 km/h., por considerar que una corrección con 100 euros de multa es insuficiente. Esta observación **se rechaza**, toda vez que dentro del tratamiento punitivo a los excesos de velocidad siempre se ha defendido que, antes de aplicar la medida punitiva y escalonada de detracción de puntos, conviene una corrección menos severa en base a la sanción económica. Con independencia de lo anterior, debe tenerse en cuenta que se ha eliminado del anteproyecto de ley la modificación el anexo IV.



- No se valora el escrito de observaciones de “Acera Peatonal” por haberse presentado fuera del plazo establecido.