

SU OBJETIVO ES ACTUALIZAR EL PERMISO POR PUNTOS PARA REFORZAR SU EFICACIA SIN INCREMENTAR EL IMPORTE DE LAS MULTAS

# La ley de Tráfico y Seguridad Vial se actualiza

Ya ha entrado en vigor la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Suben los puntos que se detraen para los comportamientos que conllevan más riesgos como conducir con el móvil en la mano, no usar el cinturón de seguridad, los SRI o el casco, o llevarlos mal abrochados, o llevar inhibidores de radar. Se incentiva la realización de cursos de formación y reciclaje. Se prioriza y protege a los más vulnerables (peatones y ciclistas), al medio ambiente... Así hasta 50 novedades. Les explicamos las más importantes.

• M. LÓPEZ  
• Ilustraciones: DLIRIOS

**E**ste 21 de marzo acaba de entrar en vigor la última modificación de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Su objetivo se centra principalmente en la “revisión de las infracciones que detraen puntos”, señala Francisco Alas-Pumariño, jefe de la Unidad de Normativa de la Dirección General de Tráfico (DGT).

En este organismo se tiene muy claro que el conocido como Permiso por Puntos ha demostrado ser una herramienta muy válida para reducir la siniestralidad en las carreteras y ciudades. Los datos lo corroboran. El año 2005 (último sin permiso por puntos) se cerró con 3.268 fallecidos en vías interurbanas, según datos de la DGT. En 2006 (el Permiso por Puntos entró en vigor el 1 de julio de ese año) el balance de víctimas mortales fue de 2.989 personas, y en 2021 murie-

ron 1.004 personas en accidente de tráfico.

**MÁS PUNTOS.** Varios estudios específicos sobre esta materia indican que en torno al 15% de la reducción que se produjo entre 2005 y 2009 se debió directamente al impacto del permiso por puntos e, incluso, indica Alas-Pumariño “contribuyó de manera decidida a interiorizar cuáles son los comportamientos y actitudes que suponen un mayor riesgo para la conducción”. Pero también se te-

nía muy claro que ya habían pasado más de 10 años desde su última modificación (en 2009) y, como subraya el responsable de la Unidad de Normativa de la DGT, *“era necesario actualizarlo para mejorar la eficacia del sistema y adaptarlo a los tiempos”*.

Esta reforma se ha centrado principalmente en la revisión de las infracciones que detraen puntos. Y se ha actuado sobre los comportamientos que generan más riesgo. Unos ejemplos. Se incrementan los puntos que se detraen por utilizar, ►►



### *“La Seguridad Vial hay que cuidarla, mantenerla al día y adaptarla a los nuevos tiempos y a las nuevas necesidades”*

Dicen que cuando algo es importante hay que cuidarlo. El Permiso por Puntos ha sido importante en la política de seguridad vial en nuestro país y cuidarlo quiere decir mantenerlo al día, adaptarlo a los nuevos tiempos y a las nuevas necesidades. La última revisión del permiso por puntos fue en el año 2009 y diez años es un período razonable para su actualización.

Con estas premisas se abordó el proyecto de ley que fue aprobado por el Consejo de Ministros del 16 de marzo de 2021.

Nos sorprendieron las 148 enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios en el Congreso y las 83 enmiendas presentadas a su paso por el Senado, que al final han supuesto una significativa ampliación de su contenido y una manifiesta mejora del texto final aprobado por sus señorías. El contenido de las enmiendas y las razones que las acompañan puede ser un buen indicador de las preocupaciones y sensibilidades de los distintos grupos parlamentarios sobre los retos en materia de seguridad vial.

Hay 50 novedades y entre ellas y como apuesta de futuro hay que destacar que, por primera vez, se incorpora a la Ley de Tráfico la política de medio ambiente a través de la infracción a las restricciones de la circulación con motivo de escenarios de alta contaminación y también, por primera vez, la regulación del vehículo autónomo para dotarle de un marco jurídico susceptible de garantizar las exigencias en relación con la seguridad vial.

Ahora toca, primero explicar a los ciudadanos las nuevas reglas, después cuidar de su desarrollo reglamentario y, por último, velar por su cumplimiento. Hacer una ley no es fácil, pero hacerla cumplir siempre ha sido algo más complicado.

Esta reforma supone un paso adelante en el proceso continuo de avance y mejora de la seguridad vial en España, un progreso que entre todos estamos haciendo para situar a nuestro país como un país de referencia en la movilidad segura.

**PERE NAVARRO**  
Director general de Tráfico

## La ley de Tráfico y Seguridad Vial se actualiza

► sujetando con la mano, el móvil mientras se conduce. Desde 2016, las distracciones al volante son la primera causa de accidentes mortales, al estar presentes en el 31% de los accidentes mortales, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) de la DGT.

Además, también se aumenta de 3 a 4 los puntos que se detraen por no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, las sillitas infantiles (SRI) o el casco. Es muy preocupante que 1 de cada 4 fallecidos en siniestro de tráfico no llevara el cinturón de seguridad, y que paralelamente, su uso esté estancado. Así, desde el ONSV se apunta que el promedio del uso del cinturón en fallecidos entre 2006 y 2010 fue del 73% en vías urbanas

y del 53% en vías urbanas, cifras que apenas variaron entre 2015 y 2019, al situarse en un 76% y un 54% respectivamente. En lo referente al uso de los SRI, desde AESVI (Alianza Española para la Seguridad Infantil) creen que esta medida es positiva pero insuficiente: *“Endurece las consecuencias de llevar a un niño en coche sin SRI o utilizarlo mal, pero no va acompañada de la clave para que sea eficaz. Esto es, de la formación de padres, vendedores y cuerpos policiales”.*

(Ver cuadro completo de infracciones con puntos que se pierden y las sanciones correspondientes en la página 19).

**“HAY QUE REDUCIR LOS SINIESTROS EN LAS CARRETERAS CONVENCIONALES DONDE SE REGISTRAN 3 DE CADA 4 FALLECIDOS”**

**FRANCISCO ALAS-PUMARIÑO**  
(DGT)

**MISMAS MULTAS.** En este punto hay que destacar, y así lo hace Concepción Guerrero, subdirectora adjunta de Recursos de la DGT, *“que con esta nueva Ley se detraen más puntos pero la cuantía económica de las sanciones se mantiene, no se han incrementado en 13 años”.* Y es que la DGT *“apuesta, –continúa Guerrero– por medidas que favorecen el cambio de comportamientos y que recompensan a*

## Las novedades, una a una



### 1 Llevar el móvil en la mano

Está prohibida la manipulación manual del teléfono móvil, del navegador o de cualquier otro dispositivo de comunicación mientras se conduce. Así como la utilización de cascos o auriculares. Sí está permitido el manos libres.

#### ¿POR QUÉ?

Desde el año 2016 las distracciones son ya la primera causa de los accidentes mortales. En 2020, en el 31% de los accidentes mortales las distracciones fueron el factor concurrente.

**DESTACAR** Los motoristas no podrán llevar el móvil ajustado entre el casco y la cabeza.



### 2 Intercomunicador entre motos

Se autoriza la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para su uso en el casco con fines de comunicación y navegación.

#### ¿POR QUÉ?

Es una reiterada reivindicación del sector de la moto, y ahora las nuevas tecnologías lo hacen posible de forma segura.



### 3 No usar adecuadamente el cinturón, SRI y el casco

Se considerará infracción tanto no usarlo como llevarlo de forma no adecuada, el cinturón de seguridad, el SRI (sillita infantil) para los niños o el casco en motoristas.

#### ¿POR QUÉ?

Uno de cada cuatro fallecidos en turismo o furgoneta no llevaba el cinturón de seguridad abrochado. La DGT considera que si no lo llevan es porque no quieren, no porque no sepan que es obligatorio hacerlo.



### 4 Cursos de conducción segura y eficiente

Se apuesta por el reciclaje en la formación de los conductores que quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y eficiente a través de cursos de carácter voluntario. Se les bonificará con 2 puntos, siempre que tengan saldo positivo. Se podrá realizar un curso de cada tipo cada 2 años.

#### ¿POR QUÉ?

Se han consolidado como una buena práctica. Una Orden Ministerial determinará su contenido.

**DESTACAR** Son diferentes a los cursos de sensibilización y reeducación, que son obligatorios para los conductores que hayan perdido todos sus puntos o el permiso de conducción.



### 5 Recuperación de puntos

Transcurridos 2 años sin que el conductor fuera sancionado en firme por la comisión de una infracción que conlleve detracción de puntos, se recuperará el saldo inicial de puntos. Da igual si las infracciones son graves o muy graves.

#### ¿POR QUÉ?

Hasta ahora debían transcurrir 2 años si la infracción había sido grave y 3 si había sido muy grave. Una complicación administrativa que no aportaba más seguridad ni más concienciación del conductor. Facilita la comunicación de esta norma y la comprensión del ciudadano.

quienes interiorizan una conducción que minimiza los riesgos". Eso se traduce, como se indica en el Preámbulo de la Ley: "en mejorar el comportamiento de las personas que conducen a través de cursos".

Es decir, se reconoce la importancia que tiene para la seguridad vial la superación de cursos de conducción segura y eficiente, porque la DGT tiene claro que la educación y la formación son las mejores herramientas para mejorar el comportamiento de las personas. Estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a las personas que quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y flexible.

Mar Cogollos, directora de AESLEME (Asociación para Educar en Seguridad Vial y Evitar Lesiones por Movilidad), incide en la "importancia de los cursos de educación vial y de las intervenciones sen- ▶▶

## Datos para la reflexión

• En 2009 se impusieron más de 1,5 millones de sanciones firmes con pérdida de puntos. En 2019, la cifra se redujo a 1,1 millones de sanciones.

**26%**  
menos

• Casi 3.000 sanciones firmes por consumo de drogas al volante se impusieron en 2009, diez años más tarde, en 2019, se superaron las 37.000 sanciones.

Incremento superior al  
**1.000%**

• Entre 2015 y 2019 el uso del casco en motoristas fallecidos aumentó un 10% en vías urbanas.

Más **10%**

• En las mismas fechas, el promedio de uso del cinturón de seguridad en fallecidos se incrementó ligeramente. Pasó del 73% al 76%, en vías interurbanas.

Del **73%**  
al **76%**

• En 2006 se incoaron más de 34.000 procedimientos por delitos contra la seguridad vial por consumo de alcohol y/o drogas al volante.

En 2020  
**57.000**  
procedimientos

(Fuente. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT.)



### 6 Adiós a los 20 km/h al adelantar

En carreteras convencionales, los conductores no podrán superar en 20 km/h la velocidad máxima permitida para adelantar a otros vehículos.

#### ¿POR QUÉ?

Dos de cada tres siniestros mortales se producen en carreteras convencionales. El adelantamiento es sin duda una maniobra de riesgo, reducir el número de estas maniobras es reducir la siniestralidad en carretera convencional, una prioridad en la política de seguridad vial. Además, esta excepción no existe en ningún país de nuestro entorno.



### 7 No respetar las indicaciones de los agentes y de los paneles

No respetar las señales, órdenes o indicaciones de los agentes encargados de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, así como de las indicaciones de los paneles de mensaje variable ubicados en las vías.

#### ¿POR QUÉ?

La normativa establece que las indicaciones de los paneles también son de obligado cumplimiento, y por lo tanto sancionables.



### 8 Prioridad de los peatones

Los peatones tendrán preferencia de paso sobre los vehículos en los pasos de peatones, en las aceras y en las zonas peatonales. Además, las bicicletas y los VMP no podrán circular por las aceras. Por reglamento se establecerán las excepciones.

#### ¿POR QUÉ?

Hasta ahora solo se mencionaban los pasos de peatones, se han añadido las aceras y las zonas peatonales para dar cobertura a la preferencia peatonal en vados y accesos a garajes. Importante recordar que en algún momento todos somos peatones.



### 9 Adelantar ciclistas

Para adelantar a una bicicleta o a un ciclomotor hay que guardar una distancia mínima de 1,5 metros. Si la calzada tiene dos o más carriles por sentido, es obligatorio cambiar completamente de carril para realizar la maniobra.

#### ¿POR QUÉ?

Para mejorar la seguridad de este colectivo vulnerable en sus desplazamientos cada vez más frecuentes tanto por carretera como por zonas urbanas. En 2020 fallecieron 71 ciclistas en siniestro de tráfico.



### 10 Aparcar en el carril bici

Está prohibido parar o estacionar cualquier vehículo en los carriles o vías ciclistas.

#### ¿POR QUÉ?

Si ya lo está en los carriles bus, parece lógico que también lo esté en los cada vez más frecuentes carriles bici de nuestras ciudades. La bicicleta es un medio más de transporte cada vez más numeroso, y tenemos que aprender a convivir con él y a proteger a este colectivo más vulnerable.

## La ley de Tráfico y Seguridad Vial se actualiza

► *sibilizadoras presenciales para reducir las cifras de siniestralidad” y recuerda que “hace 30 años, nadie creía que con la educación vial se podrían reducir los siniestros de tráfico”.*

**ADIÓS A LOS 20 KM/H.** Otro de los puntos destacables es la supresión de la posibilidad, que tenían los turismos y las motocicletas, de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelantasen a otros vehículos. En este sentido, Francisco Alas-Pumariño incide en la necesidad de *“reducir la siniestralidad en las carreteras convencionales, donde se registran 3 de cada 4 fallecidos”.* Y siguiendo los postulados del ‘sistema seguro’ de que todo riesgo debe ser eliminado o reducido, el adelantamiento es, sin duda, una maniobra de riesgo.

Este es uno de los puntos que más controversia ha generado. Así, para Fesvial

(Fundación para la Seguridad Vial) es una medida positiva porque *“rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad, es una norma que no existe en ningún país de la UE”*, y añaden que en un choque frontal a 80 km/h sobreviven el 35% de las personas, a 100 km/h la posibilidad es cero. Mientras, desde el club automovilístico RACE se asegura que *“se triplica el tiempo de duración de una maniobra peligrosa e incrementa la distancia recorrida más del doble, y por lo tanto la peligrosidad de la misma”.*

También hay que destacar que se preve el diseño de un marco normativo que regule la circulación de vehículos autónomos (una realidad que el progreso tecnológico ha hecho posible) ya que por su naturaleza trascienden la regulación actual.

En total la nueva Ley contiene unas 50 novedades (ver las principales en el recuadro ‘Las novedades una a una’) y sigue las líneas marcadas por la CE en el informe “Marco de la política de la UE. en materia de seguridad vial para 2021-2030”: reducir en un 50% el número de personas fallecidas o heridas graves para 2030, y avanzar hacia una cifra próxima a cero en 2050.

En 2020 España ocupaba el 4º lugar de países europeos con tasas más bajas de siniestralidad, con 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea que era de 42 fallecidos por millón de habitantes. ♦

### “LAS CUANTÍAS DE LAS MULTAS NO SE HAN INCREMENTADO EN 13 AÑOS”

CONCEPCIÓN GUERRERO (DGT)

#### + info

EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO / Pág. 64

### Las novedades, una a una



#### 11 Circular en patinete por autovía o autopista

No podrán circular por autopista ni autovía los VMP (patinetes).

##### ¿POR QUÉ?

Esta prohibición ya está recogida en el Reglamento de Medidas Urbanas (el conocido por el 30 km/h en ciudad); con esta Ley se le da la cobertura legal necesaria para sancionar esta infracción.



#### 12 Clases de bici y patinete

Se aprueban las normas para que en la programación de educación se incluya la formación en conducción de bicicletas y vehículos de movilidad personal. Se tendrá de regular.

##### ¿POR QUÉ?

La DGT apuesta fuertemente por la educación como la mejor actuación para reducir los riesgos y los niños como el colectivo más importante. Ellos son ahora y serán después, usuarios de las vías tanto como conductores como peatones.



#### 13 Llevar inhibidores de radares

Se prohíbe el uso o su instalación, y ahora también llevar inhibidores de radares o cinemómetros o cualquier otro instrumento que eluda o interfiera en el funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, o emitan o hagan señales para avisar de la posición de un radar.

##### ¿POR QUÉ?

Estos sistemas interfieren en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia de tráfico y ponen en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía.



#### 14 Cero alcohol para menores

Se introduce por primera vez la tasa 0 de alcohol (tanto en sangre como en aire espirado) para los conductores menores de 18 años (bicicletas, patinetes, ciclomotores con permiso AM y A1).

##### ¿POR QUÉ?

Si está prohibida la venta de alcohol a los menores de edad, la DGT considera lógico y razonable su correspondencia en la conducción. Además, el 27% de los accidentes registrados en 2020 el principal factor concurrente era el alcohol.



#### 15 Circular si está restringido por contaminación o en ZBE

Es obligatorio respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y en las zonas de bajas emisiones (ZBE)

##### ¿POR QUÉ?

La Ley de Cambio Climático obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a poner en marcha en este 2022 estas zonas y había que dar cobertura legal a los ayuntamientos para la vigilancia, control y sanción de sus incumplimientos.

## Las infracciones que restan puntos

Infracción	Puntos	Sanción	Infracción	Puntos	Sanción
Conducir con una tasa de alcohol superior a 0,50 mg/l aire espirado.	6	1.000 € (**)	No detenerse en un stop, no dar preferencia en un ceda el paso o saltarse un semáforo en rojo	4	200 €
Conducir con tasa superior a 0,30 mg/l en aire espirado si eres profesional o conductor con un permiso con una antigüedad inferior a 2 años.	6	1.000 € (**)	Realizar adelantamientos peligrosos o indebidos	4	200 €
Conducir con una tasa entre 0,25 y 0,50 mg/l.	4	500 € <sup>(2)</sup>	<b>Adelantar a ciclistas sin respetar la separación mínima de 1,5 metros, o entorpecer su marcha</b>	6 (4)	200 €
Con tasa entre 0,15 y 30 mg/l, para conductores profesionales y conductores con permiso con antigüedad inferior a 2 años	4	500 € (**)	No respetar las señales e indicaciones de los agentes de la autoridad o <b>de los paneles de mensaje variable</b>	4	200 €
Conducir con presencia de drogas en el organismo	6	1.000 € (**)	No mantener la distancia de seguridad	4	200 €
Negarse a realizar pruebas de alcohol o drogas	6	1.000 € (**)	<b>No usar o hacerlo de forma inadecuada el cinturón de seguridad, el casco o el sistema de retención infantil</b>	4 (3)	200 €
Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario, o participar en carreras o competiciones no autorizadas	6	500 € (**)	Conducir sin tener el permiso o licencia de conducción adecuado	4	500 €
Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares, cinemómetros o cualquier otro dispositivo similar	6	6.000 €	Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso del vehículo que conduce	4	200 €
Para los conductores profesionales, exceder en más del 50% el tiempo de conducción o reducir en más del 50% el tiempo de descanso	6	500 €	Circular marcha atrás en autopistas y autovías	4	200 €
Manipular o colaborar en la manipulación de tacógrafos o limitadores de velocidad	6	500 €	Realizar un cambio de sentido antirreglamentario	3	200 €
<b>Sujetar con la mano un teléfono móvil mientras se conduce</b>	6 (3)	200 €	Conducir con cascos o auriculares, llevar el móvil entre el casco y la cabeza, manipular manualmente el navegador o utilizar el móvil (siempre que no sea con el sistema de manos libres)	3	200 €
<b>Arrojar a la vía objetos que puedan producir incendios y accidentes</b>	6 (4)	500 €	Conducir vehículos que lleven mecanismo de detección de radares o cinemómetros	3	200 €

■ Infracciones nuevas. Entre paréntesis, los puntos que se detraían anteriormente.

(\*) Estas sanciones económicas son genéricas y pueden ser revisadas al alza en determinados supuestos, como en el caso de los reincidentes.

(\*\*) Estas infracciones también pueden llegar a ser consideradas delito penal.

Fuente: - Ley 18/2021, de 20 de diciembre sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE, 21 de diciembre de 2021.



### 16 Tirar colillas

Se incrementa el número de puntos que se pierden (de 4 a 6 puntos) por arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.

#### ¿POR QUÉ?

Reducir el riesgo de siniestro vial y los preocupantes daños al medio ambiente.

### 17 Copiar en los exámenes

Se prohíbe utilizar dispositivos de intercomunicación en las pruebas para la obtención o recuperación de permisos o licencias de conducción (por ejemplo, pinganillos). Además de la multa, no podrán volver a presentarse a examen en 6 meses.

#### ¿POR QUÉ?

Es una práctica muy extendida y es muy grave que una persona sin los conocimientos adecuados pueda obtener el permiso y conducir.

**DESTACAR** Si se suplanta la identidad (se presenta otra persona por ti) es una infracción penal.

### 18 El carné en el móvil

Ahora con la app miDGT se puede acreditar que se tiene autorización para conducir.

#### ¿POR QUÉ?

Poner las facilidades que aportan las nuevas tecnologías al servicio del ciudadano.

### 19 Conductores profesionales

Se posibilita a las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y a los autónomos que tengan empleados a conocer si un conductor profesional que trabaja con ellos tiene su permiso de conducción vigente, sin ser necesaria la autorización del trabajador.

#### ¿POR QUÉ?

Las empresas de transporte reclaman la posibilidad de controlar si sus trabajadores cumplen los requisitos legales, son responsables y están concienciados con la seguridad vial.

### 20 Alcohollock para profesionales

A partir del 6 de julio de este 2022 los vehículos de nueva matriculación dedicados al transporte de viajeros llevarán la preinstalación de los denominados *alcohollocks* (unos dispositivos conectados al sistema de arranque que impiden que el encendido del motor del vehículo si el conductor sobrepasa la tasa de alcoholemia permitida). Y su conductor deberá utilizarlos.

#### ¿POR QUÉ?

Normativa obligatoria establecida por la Unión Europea.