

Ley 18/2021, de 20 de diciembre, 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 [BOE-A-2021-21006]

NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD, NUEVAS NORMAS DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El 21 de diciembre de 2021, el *Boletín Oficial del Estado* acogía la publicación de la [Ley 18/2021, de 20 de diciembre](#), por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTCVMSV), aprobado por el [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos](#). De esta forma, entra en escena, que no en vigor¹, un nuevo instrumento normativo con la meritada finalidad de reducir la siniestralidad en las vías de circulación² y el propósito de seguir fortaleciendo la seguridad vial³ ante el incipiente goteo de nuevas formas de movilidad y/o conectividad, al tiempo que pretende contribuir al diseño de las bases del futuro marco normativo que regule la circulación de dispositivos y vehículos automatizados a autónomos [nuevos arts. 4.k) y 11 bis LTCVMSV].

1. De conformidad con la Disposición final cuarta, la ley objeto de estudio entrará en vigor el 21 de marzo de 2022, a los tres meses de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*, excepto las modificaciones relativas a los artículos 75, 98, 99, 100, 101 y anexos V, VI y VII, que entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

2. Las cifras consolidadas de siniestralidad de los últimos años señalan una tendencia decreciente y actualmente se encuentra en 39 personas fallecidas por millón de habitantes. En este punto, conviene recordar que la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, fija como principal indicador de la misma bajar de la tasa de 37 personas fallecidas por millón de habitantes, objetivo que debe alcanzarse al finalizar la presente década.

3. Sin ir más lejos, 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, tiene como objetivo reducir en un 50 % el número de personas fallecidas y heridas graves para el año 2030 y avanzar hacia una cifra próxima a cero en el año 2050. Para la consecución de este objetivo, determina que uno de los pilares a abordar es el relacionado con el uso seguro de las carreteras, siendo necesario incidir en un mejor cumplimiento de las normas de tráfico en los aspectos relativos a la velocidad, las distracciones (especialmente la utilización de dispositivos de telefonía móvil), los cinturones de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco de protección.

El objeto de la reforma, la cual parte de la premisa de que el permiso de conducir por puntos ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en carreteras y ciudades durante los últimos años, se centra principalmente en aspectos tan relevantes para el grueso de la población como la revisión de las infracciones que detraen puntos; el reconocimiento que tiene para la seguridad vial la superación de cursos de conducción segura y eficiente; el tratamiento actualizado de la conducción profesional; y la unificación a dos años del plazo que tiene que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones administrativas impuestas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

La modificación legal busca compensar aspectos que aumentan la presión punitiva sobre las personas conductoras —infracciones que agravan la pérdida de puntos por su relación actual con los factores concurrentes de accidentalidad— con medidas que favorecen el cambio de comportamiento y que recompensan a quienes se adaptan e interiorizan una conducción que minimiza los riesgos.

A tal fin, se modifica el apartado 3 del art. 13 LTCVMSV, el cual queda redactado como sigue:

[q]ueda prohibido 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, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción [...].

Por su parte, el art. 13.6 LTCVMSV fortalece la respuesta del poder público frente aquellos dispositivos destinados a interferir en los sistemas de vigilancia y control, tales como los inhibidores de radares o cinemómetros, al establecer lo siguiente:

[s]e prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros. Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

En idéntico sentido, se modifica el art. 14.1 LTCVMSV, en el que se endurece el combate de las autoridades públicas frente al consumo de alcohol durante la conducción al preceptuar que «en ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por

las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro».

Respecto de las infracciones, los cambios se centran en aquellos que se vienen identificando como los comportamientos más peligrosos en la actualidad y que, por consiguiente, aumentan la detracción de puntos. En concreto, se modifica el Anexo II para agravar la pérdida de puntos en infracciones consistentes en la utilización de teléfono móvil sujetando el dispositivo con la mano [6 puntos], diferenciándolo de otros supuestos de utilización indebida que comportan menos riesgos, así como en las infracciones por la falta de uso o uso incorrecto del casco de protección, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil [4 puntos] o arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes [6 puntos]⁴.

Frente al agravamiento de la detracción de puntos en las infracciones citadas, se apuesta por los cauces para mejorar el comportamiento de las personas que conducen a través de los cursos. La modificación legal prevé que los cursos de conducción segura y eficiente [nuevo Anexo VIII], los cuales tienen como finalidad «formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo», puedan servir para recuperar o bonificar con dos puntos de saldo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente [nuevo art. 5.r) LTCVMSV]. Estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a las personas que, aunque no hayan cometido infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y eficiente.

Además, se unifica a dos años el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos [Disposición transitoria única LTCVMSV], desapareciendo la distinción existente hasta ahora entre dos años cuando constan sanciones graves y tres años cuando constan sanciones muy graves. Se simplifica de esta forma el sistema, con la finalidad de mejorar su comprensión por parte de la ciudadanía, habida cuenta de que este extremo era uno de los pasajes que mayor grado de inquietud generaba.

Por otra parte, se suprime el antiguo art. 21.4 LTCVMSV, en el que se establecía la posibilidad que hasta la fecha mantenían los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando se disponían a realizar un adelantamiento a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas. La eliminación de esta posibilidad representa el último aspecto importante pendiente de abordar para garantizar la completa adecuación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales, después de la reforma operada

4. Esta revisión se basa en datos estadísticos que se han venido consolidando en los últimos años. En este sentido, debe señalarse que las distracciones constituyen ya la principal causa de accidentes con víctimas, siendo la utilización del teléfono móvil la principal causa concurrente. De esta forma, estas infracciones quedan identificadas como los comportamientos más reprochables en materia de seguridad vial.

en el art. 48 del Reglamento General de Circulación operada a través del [Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre](#), que ha equiparado los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están estableciendo en la Unión Europea y que implica un significativo avance para reducir la siniestralidad en este tipo de vías.

Igualmente, relevante resulta la nueva redacción otorgada al art. 35.4 LTCVMSV con la que se pretende maximizar la seguridad de las y los ciclistas, otro de los aspectos que necesitaba una mejor regulación en aras de garantizar la integridad de este colectivo, especialmente en las carreteras convencionales. De conformidad con el nuevo articulado

el conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.

El incumplimiento de esta disposición acarreará, en virtud del nuevo baremo establecido en el ya citado Anexo II, una pérdida de 6 puntos en el carnet de conducir.

Así mismo, en la reforma se observan también diversas previsiones encaminadas a garantizar el correcto funcionamiento de los centros de formación y reconocimiento de conductores [art. 62 LTCVMSV] y evitar el fraude en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, lo que tiene su reflejo expreso en la ampliación del catálogo de infracciones muy graves incardinadas en el art. 77 LTCVMSV⁵, que, además de la multa correspondiente, supondrá la imposibilidad de volver a presentarse a las citadas pruebas en el plazo de seis meses [nuevo art. 80.4 LTCVMSV].

Con objeto de garantizar la seguridad y la calidad de los servicios públicos encomendados, se introduce la competencia de la función auditora dentro de las competencias del Ministerio del Interior [art. 5, letras s) y t)]. Las auditorías deben permitir que los centros y los operadores que realizan servicios y trámites relacionados con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cumplan con los requisitos y las obligaciones que la normativa exige y son un complemento importante de la función inspectora tradicional, redundando en una mayor calidad de servicios a la ciudadanía.

5. Véase, por ejemplo, la adición de la letra u) al art. 77 LTCVMSV, la cual tipifica como infracción muy grave «utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos».

Finalmente, otro de los aspectos que sufre una modificación es la llamada conducción profesional. En este sentido, se establece que se prevé desarrollar un sistema telemático⁶ que favorecerá que las empresas de transporte y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si una persona conductora profesional que trabaja en estas empresas se encuentra en situación legal de poder conducir vehículos de transporte.

José Luis DOMÍNGUEZ ÁLVAREZ
Personal Investigador en Formación (FPU)
Área de Derecho Administrativo
Universidad de Salamanca
jldoal@usal.es

6. El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta 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, en 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.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.