



**REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015,  
DE 30 DE OCTUBRE,  
POR EL QUE SE APRUEBA  
EL TEXTO REFUNDIDO  
DE LA LEY SOBRE TRÁFICO,  
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR  
Y SEGURIDAD VIAL**

Modificado por Ley 18/2021,  
de 20 de diciembre,  
en materia del permiso  
y licencia de conducción  
por puntos

## ÍNDICE

	Pág.
<b>I. LAS RAZONES DEL CAMBIO NORMATIVO .....</b>	<b>2</b>
<b>II. NUEVAS NORMAS DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>4</b>
1. MODIFICACIÓN DEL OBJETO DE LA LTSV .....	4
2. HACIA UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA .....	4
2.1 Conducción autónoma .....	4
2.2 Nuevas tecnologías en los vehículos .....	6
2.3 Zonas de bajas emisiones .....	7
3. SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN .....	8
3.1 Adelantar en vías convencionales .....	9
3.2 Usuarios vulnerables .....	9
3.3 Peatones .....	10
3.4 Vehículos de movilidad personal .....	10
3.5 Bicicletas .....	10
3.6 Teléfono móvil, navegadores, intercomunicadores .....	12
3.7 Cinturón de seguridad, SRI, casco y demás elementos de protección obligatorios .....	13
3.8 Tasa 0 de alcohol en menores .....	14
3.9 Arrojar a la vía objetos .....	16
3.10 No respetar las indicaciones de los agentes o de la autoridad .....	17
3.11 Interferencia en los sistemas de vigilancia y control .....	17
4. OTRAS INFRACCIONES .....	18
4.1 Normas de auxilio en vías públicas .....	18
4.2 El impago del peaje .....	19
4.3 Función auditora .....	21
<b>III. EL SISTEMA DEL PERMISO DE CONDUCIR POR PUNTOS .....</b>	<b>22</b>
1. PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN .....	22
1.1 Permiso suspendido como medida cautelar .....	23
1.2 Fraude en las pruebas para la obtención y recuperación de autorizaciones administrativas para conducir .....	24
1.3 Conductores profesionales .....	25
2. DETRACCIÓN Y RECUPERACIÓN PUNTOS .....	25
2.1 Infracciones que detraen puntos .....	25
2.2 Plazo máximo para la detracción de puntos .....	27
2.3 Recuperación del saldo inicial de puntos .....	27
2.4 Recuperación o bonificación de puntos por realización de cursos .....	28
<b>IV. EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR .....</b>	<b>30</b>

## I. LAS RAZONES DEL CAMBIO NORMATIVO.

Las nuevas formas de movernos, conectarnos y comunicarnos nos exigen evolucionar. Por eso la reforma viene a ofrecer una mejora en la eficacia del sistema y la convivencia entre todos, teniendo en cuenta las cifras de siniestralidad, apostando por la seguridad y la movilidad e incorporando las nuevas tecnologías.

La Unión Europea y sus Estados miembros han logrado avances sustanciales en materia de seguridad vial en las últimas décadas. No obstante, el derecho fundamental a la movilidad no debe ir acompañado necesariamente de un determinado número de víctimas mortales en las carreteras. Los costes derivados de los accidentes de tráfico y las muertes son cada vez más inaceptables socialmente y difíciles de justificar para los ciudadanos

Por este motivo, la visión a largo plazo de la UE consiste en acercarse tanto como resulte posible a la cifra de cero víctimas mortales, lo que subraya la necesidad de un cambio de paradigma en la forma en que se aborda la seguridad vial, condicionada asimismo por el progreso tecnológico.

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 (visión cero).

La novedad del nuevo marco de políticas es la adopción del denominado enfoque del “sistema seguro”, cuyo objetivo es reformular la política de seguridad vial, centrándose en la prevención de las muertes y las lesiones graves en cuatro elementos esenciales: la seguridad de los vehículos, las infraestructuras seguras, el uso seguro de las carreteras, y una mejor asistencia tras los accidentes, y que requiere una gobernanza mejorada a escala de la Unión. De acuerdo con el enfoque del “sistema seguro”, las muertes y las lesiones graves son evitables en gran medida, aunque se sigan produciendo accidentes.

En este contexto, para nuestro país implica tomar medidas estructurales que se inician con la presente modificación legal, y que dará paso a otras reformas posteriores, lo cual debe permitir una consolidación para la próxima década, alineando así a España con los postulados de la Unión Europea y de instituciones internacionales en la materia como la Organización Mundial de la Salud.

Los elementos esenciales de la seguridad vial han servido de referencia para introducir una serie de cambios en la Ley, orientados a un mejor cumplimiento de las normas de tráfico en aspectos tales como la velocidad, las distracciones, especialmente por la utilización de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción, la no utilización o uso incorrecto de los cinturones de seguridad, los

sistemas de retención infantil y el casco de protección, así como la tolerancia cero de alcohol en menores que conducen un vehículo.

Según los datos estadísticos que se han venido consolidando en los últimos años, las distracciones constituyen la principal causa de accidentes con víctimas, en especial el uso del móvil mientras se conduce, o no utilizar o hacer un mal uso de los dispositivos de seguridad, los adelantamientos en vías secundarias, arrojar objetos a la vía. Los cambios tratan de inducir a que los conductores eviten estas acciones al volante. Por ello, también se recoge un aumento en la detracción de puntos por algunas de estas conductas especialmente peligrosas, con objeto de reducir los riesgos derivados de estos comportamientos, que en muchos casos aparecen como los causantes del siniestro o el aumento de la gravedad de las lesiones.

La Ley refleja los cambios que se están produciendo en la movilidad, siendo significativo el incremento del uso de la bicicleta y otros vehículos de movilidad personal. Se incorporan a La Ley los Vehículos de Movilidad Personal, aunque está pendiente su desarrollo reglamentario.

Es una Ley que apuesta por el futuro, ya que se incorpora a la Ley de Tráfico la política de medioambiente, obligando a los usuarios de la vía a protegerlo y con referencias expresas a episodios de alta contaminación y a zonas de bajas emisiones.

Los cambios legislativos incorporan además las nuevas tecnologías y los sistemas de ayudas avanzadas a la conducción, conocidos como ADAS, que demuestran su incidencia positiva en la reducción de siniestros y víctimas.

También es novedosa la reforma que establece, por primera vez, la regulación del vehículo autónomo con el fin de dotarle de un marco jurídico susceptible de garantizar las exigencias en relación con la seguridad vial.

La formación y la educación vial son los ejes fundamentales para que la seguridad vial sea comprendida. En este sentido, la Ley también hace hincapié en aspectos cuyo principal objetivo es mejorar la eficacia del sistema y reforzar la seguridad vial.

Así pues, en lugar de depender de la gravedad de la infracción, el plazo necesario para recuperar los puntos detráidos del carnet se ha unificado, y se incorpora al texto de la ley la superación de cursos de conducción segura y eficiente, que ya venían ofreciendo algunas asociaciones, clubes de conductores, entidades aseguradoras, autoescuelas, etc. Estos cursos sobre conducción eficiente también incluyen a los usuarios de vehículos de movilidad personal.

## II. NUEVAS NORMAS DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL.

### 1. MODIFICACIÓN DEL OBJETO DE LA LTSV.

La Ley tiene por objeto regular el tráfico, **la circulación de todos los vehículos** y la seguridad vial, según establece el art. 1.1 LTSV.

El eje fundamental en torno al cual gira toda la regulación normativa del tráfico es el comportamiento de los usuarios de las vías, constituyendo el tráfico rodado una de las manifestaciones más importantes del ejercicio de la libertad constitucional de circulación (art. 19 CE), tanto por las vías públicas como por las privadas de uso público (art. 2 LTSV).

El ejercicio de dicho derecho requiere la tutela de otros bienes y derechos, fundamentalmente el propio derecho a la vida e integridad física, sin que para ello se llegue a poner en peligro la seguridad y la libertad de los demás (art. 10.1 CE). Por eso, la normativa reguladora del tráfico se orienta esencialmente a hacer posible que el ejercicio del derecho a circular sea seguro.

La exigencia de la intervención pública en el fenómeno del tráfico deriva de la necesidad de hacer posible el ejercicio de esa libertad, es decir, del propio derecho a circular, mediante unas normas de comportamiento en la circulación destinadas a todos los usuarios de las vías, incluyendo no sólo conductores que utilizan un vehículo de motor, sino también a los que utilizan cualquier otro tipo de vehículo, y, a aquellos que transitan a pie (art. 1.2.b) LTSV).

No dejar de ser paradójico que el legislador no haya modificado la redacción de la propia norma, que sigue denominándose **texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial**.

### 2. HACIA UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA.

El objeto de la reforma es dar un nuevo enfoque al término de Seguridad Vial, que ha ido cambiando de forma silenciosa hacia otro concepto más amplio como es el de movilidad, que incorpora las nuevas formas de desplazamientos surgidas en los últimos años, apoyados sobre todo por la tecnología, y que lleva aparejada una serie de calificativos como segura, sostenible y conectada, con el objetivo de velar por la seguridad en los desplazamientos y protegiendo al medio ambiente.

#### 2.1 Conducción autónoma.

El progreso tecnológico de la industria automotriz está permitiendo el

desarrollo de dispositivos y vehículos equipados con diversas tecnologías, que vienen a proponer distintos niveles de automatización, que en su grado máximo supondría la conducción plenamente automatizada o autónoma. Por ello, se impone la necesidad de prever el diseño de un futuro marco normativo que regule la circulación de estos vehículos que por su naturaleza trascienden la regulación actual.

Se incorporan a la LTSV las competencias sobre la conducción autónoma:

- Corresponde al Gobierno **regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación** (Disposición Final segunda 2.k) LTSV).
- Corresponde a la Administración General del Estado **la regulación del vehículo automatizado, de conformidad con lo dispuesto en la ley** (art. 4 LTSV).
- Corresponde al Ministerio del Interior **las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria** (art. 5.u) LTSV).

Asimismo, las características y funcionalidades del sistema de conducción automatizado deberán figurar en el Registro de Vehículos y el permiso de circulación:

- **El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo** (art. 11 bis LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 11.bis LTSV	Muy grave <b>Art. 77.o) LTSV</b>	No comunicar el <b>titular del sistema de conducción automatizado</b> de un vehículo las capacidades, funcionalidades, dominio de diseño operativo y sus actualizaciones posteriores al Registro de Vehículos del organismo autónomo JCT	3000 Sin reducc.

- **En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente** (art. 66.1 LTSV).

## 2.2 Nuevas tecnologías en los vehículos.

El 27 de noviembre de 2019 la Unión Europea aprobó el Reglamento 2019/2144, cuyo objetivo es “*actualizar los requisitos de homologación de vehículos de motor, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes dedicados a estos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y la protección de los ocupantes del vehículo y los usuarios vulnerables de la vía pública*”.

El progreso técnico en el ámbito de los sistemas de seguridad avanzados o sistemas **ADAS** (Advanced Driver Assistance Systems) ofrece nuevas posibilidades de reducción del número de víctimas de accidentes de tráfico y sus consecuencias, para ello las nuevas tecnologías tienen cada vez más protagonismo en el automóvil.

La Unión Europea ha abordado la temática desde un punto de vista que incluye la seguridad para personas dentro y fuera de los vehículos. En ese sentido, intenta velar por la seguridad tanto de pasajeros y conductores, como de peatones y ciclistas.

De acuerdo a la regulación 2019/2144, para que un vehículo pueda ser comercializado en la Unión Europea a partir del 6 de julio de 2022, debe incluir, entre otros, los siguientes sistemas: detector de alcoholemia, señal de frenado de emergencia, asistente inteligente de velocidad, sistema de emergencia de mantenimiento de carril, registro de eventos, frenada autónoma de emergencia, sistema de estado del conductor, detección de puntos ciegos, reconocimiento avanzado de distracciones y detector de marcha atrás.

El año 2024 será el año límite para que los vehículos que ya se comercializan o que estén a disposición del usuario, se adapten e incorporen estos sistemas de seguridad. Incluso los vehículos homologados antes de julio de 2022 también deberán estar equipados. Para poder ser homologados. Para 2026 se implementarán sistemas de seguridad adicionales.

Las Estaciones de ITV tendrán la posibilidad de verificar esos sistemas. El Ministerio de Industria estima que el nuevo manual de procedimiento de inspecciones técnicas se publicará a mediados de 2023 y en el cual se incluirán los aspectos relacionados con los sistemas ADAS.

La Disposición adicional decimoquinta de la LTSV contempla uno de estos sistemas: el uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque o alcoholock. A partir del 6 de julio de 2022, **los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de interface normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.**

**Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque** (art. 77.w) LTSV), se considera una conducta muy grave imputable al conductor.

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV Art. 14.1 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.w) LTSV</b>	Incumplir las normas sobre el uso de los <b>alcoholímetros antiarranque</b>	500

### 2.3 Zonas de bajas emisiones.

La legislación de tráfico y seguridad vial se ha ido adaptando a los requerimientos de la UE en materia de calidad del aire, así el art. 18 LTSV ya prevé que *"cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por **motivos medioambientales**, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de aceras o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto"*.

Se ha incorporado al art. 10.1 LTSV la obligando a los usuarios de la vía a **proteger el medioambiente**, estableciéndose con tal fin restricciones de circulación como consecuencia de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de zonas de bajas emisiones.

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 10.1 LTSV	Leve	Comportarse el <b>usuario</b> de la vía <b>entorpeciendo indebidamente la circulación</b> , causando <b>daños al medioambiente</b>	100

También se considera infracción **no respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones** (art. 76.z3) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 76 LTSV Art. 18 LTSV	Grave <b>Art. 76.z3) LTSV</b>	No respetar el conductor del vehículo reseñado las <b>restricciones de circulación</b> derivadas de la aplicación de los protocolos ante <b>episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones</b>	200

La **zona de bajas emisiones** se define en el art. 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética: *"Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente"*. La mencionada Ley de cambio climático obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones antes del 1 enero de 2023.

Las Zona de Bajas Emisiones (ZBE), delimitadas por las autoridades locales a determinadas áreas urbanas, pretenden restringir o disuadir el acceso a los vehículos con mayores emisiones contaminantes o sólo permitir el acceso de vehículos de emisiones bajas para reducir la contaminación del aire, lo que se traduce en un efecto beneficioso para la salud de los ciudadanos.

La limitación de acceso de los vehículos contaminantes va unida a requerimientos relacionados con el distintivo medioambiental. En tal sentido, la Dirección General de Tráfico publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los **distintivos ambientales B, C, ECO y CERO**), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o control ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

La **Instrucción de la DGT**, en vigor desde el 03/06/2021, relativa a las **Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR)**, establece que las zonas de bajas emisiones se señalizarán con la señal que se indica a continuación con el siguiente significado:



**Zona de Bajas Emisiones.** *Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal.*

### 3. SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN.

Determinados comportamientos de los conductores se ven afectados por las modificaciones introducidas en la LTSV.

Se ha suprimido la posibilidad de adelantar en vías convencionales rebasando los límites genéricos, medida que no ha estado exenta de polémica y que tiene sus detractores, pues son las carreteras convencionales donde más siniestros se producen, pues el adelantamiento en estas vías es sin duda una maniobra de riesgo, de modo que 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.

Se da mayor protección y seguridad a determinados usuarios especialmente vulnerables, como conductores de VMP, bicicletas y ciclomotores.

Se castigan determinadas conductas especialmente por su peligrosidad, como utilizar sujetando el teléfono móvil con la mano mientras se conduce, o en el caso de motoristas llevarlo ajustado entre el casco y la cabeza, así como el hecho de no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.

Se establece una tasa cero del alcohol para los conductores menores de edad, y se recogen otros comportamientos, tales como arrojar a la vía objetos, hacer caso omiso a las indicaciones, tanto de los agentes como de la autoridad encargada de la gestión del tráfico o interferir en los sistemas de vigilancia y control del tráfico.

### **3.1 Adelantar en vías convencionales.**

Se **suprime el apartado 4 del art. 21 LTSV** (y deroga el art. 51 RGCir) que posibilitaba a 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 aquéllas.

La eliminación de esta posibilidad supone un avance en la reducción de la siniestralidad en este tipo de vías, que se inició con la reforma del artículo 48 del Reglamento General de Circulación operada por Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, de modo que se han equiparado los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están estableciendo en la Unión Europea.

### **3.2 Usuarios vulnerables.**

Con las medidas adoptadas por Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, en vigor el 02/01/2021, se modificó el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, con objeto de reducir la velocidad y la siniestralidad de los vulnerables en el ámbito urbano, donde motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad personal y peatones, cobran cada día más importancia.

Las modificaciones llevadas a cabo en la LTSV tratan de proteger a los usuarios más vulnerables, con objeto de reducir las cifras de siniestralidad de este colectivo, incorporado al texto legal esa preocupación, de forma que *el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, **especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables*** (art. 10.2 LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Arts. 17.1 y 18 RGCIR Art. 13.1 LTSV	Leve <b>art. 75.b) ter LTSV</b>	Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo	80

### 3.3 Peatones.

Los peatones tienen preferencia de paso en los pasos para peatones, **las aceras y en las demás zonas peatonales** -vados y accesos a garajes, calle residencial- (art. 25.1.a) LTSV).

**Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras.** Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen (art. 25.5 LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 121.5 RGCIR Art. 25.5 LTSV	Leve	Circular con el <b>vehículo</b> reseñado por la <b>acera o zona peatonal</b>	100

### 3.4 Vehículos de movilidad personal.

Se regulan aspectos relativos a los vehículos de movilidad personal:

**Se prohíbe circular por autopistas y autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos a los vehículos de movilidad personal** (arts. 20.1. LTSV, 76.x) LTSV, y art. 38.4 RGCIR).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 20.1 LTSV	Grave <b>Art. 76.x) LTSV</b>	Circular por autopista o autovía con <b>vehículo de movilidad personal</b>	200

**El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine** (art. 47 LTSV).

En cuanto a la obligación del uso de casco de protección por conductores de VMP, su aplicación está prevista en la próxima modificación del RGCIR.

### 3.5 Bicicletas.

Se da mayor seguridad a los ciclistas, de modo que ahora se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo **sin mantener separación, poniendo en esta ocasión especial atención** a fin de evitar alcances entre ellos (art. 22.2 LTSV).

El art. 75 LTSV contempla de manera expresa determinadas acciones u omisiones como **infracciones leves relacionadas con la circulación de bicicletas**:

- a) Circular en una bicicleta sin hacer uso del alumbrado reglamentario.
- b) No hacer uso de los elementos y prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas.
- c) **Incumplir las normas los conductores de bicicletas siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.**

También se castiga la **parada o el estacionamiento en carriles o vías ciclistas**, que se suma a los supuestos existentes, de parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones (art. 76.d) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Responsable	Multa
Art. 94.1 RGCIR Art. 40.1 LTSV	Grave Art. 76.d) LTSV	<b>Parar</b> en un <b>carril</b> reservado para las <b>bicicletas</b>	- Titular o arrendatario del Registro de Vehículos	200
Art. 94.2 RGCIR Art. 40.1 LTSV		<b>Estacionar</b> en un <b>carril</b> reservado para las <b>bicicletas</b>	- Conductor habitual - Conductor identificado	

En el supuesto que el **conductor de un vehículo** 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 (art. 35.4 LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 35.4 LTSV	Grave Art. 76.c) LTSV	<b>Adelantar a un ciclo</b> o conjunto de ellos <b>sin ocupar el carril contiguo o contrario</b> , en su caso, de la calzada, no guardando una anchura de seguridad de, al menos, <b>1,5 metros</b>	200	<b>6</b>
		<b>Adelantar a un ciclo</b> o conjunto de ellos, <b>sin cambiar completamente de carril</b> , existiendo en la calzada más de un carril por sentido	200	0
Art. 85.4 RGCIR Art. 35.4 LTSV		<b>Adelantar</b> poniendo en peligro o entorpeciendo a <b>ciclistas que circulen en sentido contrario</b> (incluso si tales ciclistas circulan por el arcén... art. 35.4 LTSV in fine)	200	<b>6</b>

Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el **vehículo** circulará en todas las vías objeto de esta Ley **por la**

derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, **con las excepciones que reglamentariamente se determinen** (art. 15 LTSV). Con objeto de dotar de mayor seguridad al colectivo ciclista la futura modificación del Reglamento General de Circulación debería permitir su circulación por el centro del carril en las vías urbanas, a fin de evitar riesgos innecesarios si estos circulan próximos a la derecha.

### 3.6 Teléfono móvil, navegadores, intercomunicadores.

Usar el teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción más frecuente entre los conductores.

Se castiga específicamente el hecho de **utilizar, sujetándolo con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros** (art. 76.g) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 76 LTSV	Grave <b>Art. 76.g) LTSV</b>	Utilizar, <b>sujetándolo con la mano</b> , un dispositivo de telefonía móvil mientras conduce	200	<b>6</b>
Art. 76 LTSV	Grave <b>Art. 76.g) LTSV</b>	Utilizar, <b>manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza</b> del usuario, un dispositivo de telefonía móvil mientras conduce	200	<b>3</b>

A la prohibición durante la conducción de utilizar 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, así como 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, se añade una **excepción**:

**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.** Igualmente, quedan **exentos** de dicha prohibición los **agentes de la autoridad** en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como **los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy** (art. 13.1 LTSV).

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.

Los **intercomunicadores** de moto son dispositivos que funcionan por conexión Bluetooth. Los actuales modelos de intercomunicadores se adaptan a todo tipo de cascos de moto, preparados para recibir esta tecnología o que directamente ya la integran de fábrica, lo que permite su utilización siempre que estén debidamente homologados y se haga exclusivamente con fines de comunicación o navegación (no permiten escuchar música, por ejemplo, pues es una finalidad distinta a la prevista en la norma).

La nueva normativa **ECE 22.06** afecta a los cascos de moto fabricados y comercializados en la Unión Europea a partir del 03/07/2022. A partir de ese momento, todas las pruebas se realizarán según la norma 22.06 que pasa a ser obligatoria. Aunque no es necesario que se cambie el casco si está homologado con la norma anterior ECE 22.05.

### 3.7 Cinturón de seguridad, SRI, casco y demás elementos de protección obligatorios.

Ahora también constituye infracción **no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada**, del **cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios** (art. 76.h) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 117.1 RGCIR Art. 47 LTSV	Grave Art. 76.h) LTSV	No hacer uso el <b>conductor</b> del vehículo, o no hacerlo de forma adecuada, del <b>cinturón de seguridad</b> , correctamente abrochado	200	4
		No hacer uso el <b>ocupante</b> del vehículo, o no hacerlo de forma adecuada, del <b>cinturón de seguridad</b> , correctamente abrochado		0
Art. 117.3 RGCIR Art. 47 LTSV		<b>Circular con un menor de edad</b> , de estatura igual o inferior a 135 cm, sin que haga uso, o no haciéndolo de forma adecuada, del <b>sistema de retención infantil</b> homologado, debidamente adaptado a su talla y peso, en las condiciones reglamentarias exigidas <b>-conductor-</b>		4
Art. 118.1 RGCIR Art. 47 LTSV		No hacer uso el <b>conductor</b> del vehículo, o no hacerlo de forma adecuada, del correspondiente <b>casco</b> de protección homologado o certificado		4
		No hacer uso el <b>pasajero</b> del vehículo, o no hacerlo de forma adecuada, del correspondiente <b>casco</b> de protección homologado o certificado <b>-conductor-</b>		0
Art. 118.3 RGCIR Art. 47 LTSV		No hacer uso el <b>conductor</b> del vehículo, o no hacerlo de forma adecuada, del <b>chaleco</b> reflectante reglamentario cuando salga del vehículo, ocupando la calzada o el arcén en una vía interurbana		4

### 3.8 Tasa 0 de alcohol en menores.

El alcohol es uno de los factores de riesgo presente en los accidentes de tráfico. En 2020 el 48,7% de los conductores fallecidos en España dio positivo en alcohol, drogas o psicofármacos.

A pesar de que el alcohol y las drogas siguen siendo una lacra para la seguridad vial, la reforma llevada a cabo en la LTSV únicamente afecta a los menores de edad y al límite de alcoholemia, que queda reducido a 0 para conducir.

La LTSV establece que no puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. **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.** (art. 14.1 LTSV).

Conforme a la Instrucción SANC 22/06 de la DGT de 18/03/2022, la tasa cero de alcohol para menores de edad se aplica en los siguientes casos:

- Menor de edad que, en la fecha de denuncia, es titular de permiso/s de conducción de los que pudiera obtener por su edad y que se encuentran regulados en los artículos 4 y 6, entre otros, del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo que aprueba el Reglamento General de Conductores: AM, A1 licencia de conducción para conducir vehículos especiales agrícolas (LVA) y vehículos para personas de movilidad reducida (LCM). Debiendo distinguirse si el permiso de conducir tiene, o no, 2 años de antigüedad.
- Menor de edad que en la fecha de denuncia no es titular de un permiso de los mencionados anteriormente o que conduce un vehículo para el que no es necesario permiso alguno (bicicletas, VMP, etc.).
- Menor de edad reincidente.

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 14.1 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.c) LTSV</b>	Circular un <b>menor de edad</b> con <b>tasa de alcohol</b> en sangre superior a 0 g/l o de alcohol en aire espirado superior a 0 mg/l	500	0
			1000	0

La novedad es que para tasas de hasta 0.15 mg/l en aire espirado (titulares de permisos de conducción con antigüedad inferior a 2 años) o hasta 0,25 mg/l en el resto de los casos, la multa será de 500 euros y, en todo caso, sin detracción de puntos. En el supuesto de reincidencia, la multa económica será de 1.000 euros (ver tabla).

## CODIFICACIÓN PARA INFRACCIONES DE ALCOHOLEMIA EN AIRE ESPIRADO

TASAS DE ALCOHOL CONDUCTOR	Hasta 0,15 mg/l	De 0,16 mg/l a 0,30 mg/l	De 0,31 mg/l a 0,60 mg/l
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conductor de cualquier vehículo con permiso o licencia con menos de 2 años de antigüedad</li> <li>• Conductor profesional de vehículos de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- transporte de mercancías de MMA &gt; 3.500 kg</li> <li>- transportes especiales</li> <li>- transporte de mercancías peligrosas</li> <li>- transporte de viajeros de más de 9 plazas</li> <li>- transporte escolar y de menores</li> <li>- servicio público o servicio de urgencia</li> </ul> </li> </ul>	<p>MENOR DE EDAD</p> <p>LSV 14.1.5B 500 sin puntos</p> <p>Reincidente LSV 14.1.5C 1000 sin puntos</p>	<p>CIR 20.1.5G 500 y 4 puntos</p> <p>Reincidente CIR 20.1.5Ñ 1000 y 4 puntos</p>	<p>CIR 20.1.5K 1000 y 6 puntos</p>
TASAS DE ALCOHOL CONDUCTOR	Hasta 0,25 mg/l	De 0,26 mg/l a 0,50 mg/l	De 0,51 mg/l a 0,60 mg/l
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conductor de cualquier vehículo con permiso o licencia con más de 2 años de antigüedad</li> <li>• Conductor que NO es titular de permiso o licencia (Instrucción 99/S-36): <b>SIN PUNTOS</b></li> <li>• Conductor de vehículo (VMP, bicicleta, etc.) para el que NO se requiere permiso o licencia: <b>SIN PUNTOS</b></li> </ul>	<p>MENOR DE EDAD</p> <p>LSV 14.1.5B 500 sin puntos</p> <p>Reincidente LSV 14.1.5C 1000 sin puntos</p>	<p>CIR 20.1.5E 500 y 4 puntos</p> <p>Reincidente CIR 20.1.5M 1000 y 4 puntos</p>	<p>CIR 20.1.5I 1000 y 6 puntos</p>

MENOR DE EDAD	Permiso	AM (15 años): ciclomotores y cuadríciclos ligeros A1 (16 años): motocicletas de hasta 125 cc y potencia 11 kw	Licencia	LCM (14 años): vehículos de movilidad reducida LVA (16 años): vehículos especiales agrícolas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• REINCIDENTE: sancionado el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida (80.2.a) LTSV).</li> <li>• ANTIGÜEDAD con un permiso anterior: Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 g/l ni de alcohol en aire espirado de 0,15 mg/l durante los 2 años siguientes a la obtención del "primer" permiso o licencia que les habilita para conducir. Sólo computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia. (art. 20 RGCIIR)</li> <li>• USUARIOS DE LA VÍA: peatón, conductor de animal de carga, tiro o silla, o cabeza de ganado, monopatin, etc., obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol en caso de accidente o infracción, pero <b>no existe una tasa determinada de alcohol (tasa atípica)</b>, supuesto no previsto en el art. 20 RGCIIR.</li> <li>• PÉRDIDA DE PUNTOS: únicamente se producirá con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción. No puntos a ciclistas, conductor VMP, etc. (art. 65.3 LTSV).</li> <li>• DELITO: conducir un <b>vehículo a motor o ciclomotor</b> con tasas superiores a <b>0,60 mg/l en aire espirado ó 1,2 g/l en sangre.</b></li> </ul>				

### 3.9 Arrojar a la vía objetos.

Está prohibido arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan **entorpecer la libre circulación**, parada o estacionamiento, **hacerlos peligrosos** o deteriorar aquélla o sus instalaciones (arts. 12.2 LTSV y 4.2 RGCIR), que constituye infracción grave del **art. 76.n) LTSV**.

Infracción	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 4.2 RGCIR Art. 12.2 LTSV	Grave <b>Art. 76.n) LTSV</b>	Arrojar sobre la vía objetos o materias que hagan <b>peligrosa la libre circulación</b> , parada o estacionamiento o deteriorar aquella o sus instalaciones -conductor o usuario-	200	0

También se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de **incendios** o, en general, **poner en peligro la seguridad vial** (arts. 12.4 LTSV y 6.1 RGCIR), de modo que la comisión de dicha conducta implica una infracción muy grave tipificada en el **art. 77.x) LTSV**, que conlleva la pérdida de 6 puntos para el conductor del vehículo.

Infracción	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 6.1 RGCIR Art. 12.4 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.x) LTSV</b>	Arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de <b>incendios</b> -conductor-	500	6
		Arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda producir <b>accidentes de circulación</b> -conductor-		6
		Arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de <b>incendios</b> -usuario o pasajero-		0
		Arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda producir <b>accidentes de circulación</b> -usuario o pasajero-		0

El apartado n) del art. 76 LTSV fue modificado por la disposición final quinta del Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera.

Tras la modificación de la LTSV por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, se ha advertido que una misma conducta, consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, se encuentra tipificada como infracción grave y muy grave, respectivamente, en los artículos 76.n) y 77.x) de la LTSV. Al introducir un nuevo artículo 77.x) que castiga esta conducta como infracción muy grave, no se modificó el artículo 76.n), que ya contemplaba parcialmente la misma infracción, pero tipificándola como grave.

Por este motivo, se modifica el artículo 76.n) para suprimir del tipo infractor grave la acción consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, al objeto de eliminar esa duplicidad y

solventar el error cometido, de manera que quede únicamente tipificada como infracción muy grave en el artículo 77.x) del texto refundido. Se mantiene en el artículo 76.n) aquella infracción grave la conducta consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación.

### 3.10 No respetar las indicaciones de los agentes o de la autoridad.

La LTSV habilita la posibilidad de que la autoridad encargada de la de regulación y gestión del tráfico realice indicaciones a través de los paneles de mensaje variable ubicados en las vías.

Los paneles de mensaje variable tienen por objeto regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico. Se utilizarán para dar información a los conductores, advertirles de posibles peligros y dar recomendaciones o instrucciones de obligado cumplimiento. El contenido de los textos y gráficos de los paneles de señalización de mensaje variable se ajustará a lo dispuesto en el Catálogo oficial de señales de circulación. (art. 144.1 del RGCir).

Se considera infracción, **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.** (art. 76.j) LTSV).

Infracción	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 76 LTSV Art. 53.1 LTSV	Grave <b>Art. 76.j) LTSV</b>	No respetar las <b>señales o las órdenes de la Autoridad</b> encargada de la regulación, ordenación, gestión vigilancia y disciplina del tráfico	200	<b>4</b>

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figuren en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la Comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad (art. 56 LTSV).

### 3.11 Interferencia en los sistemas de vigilancia y control.

El art. 13.6 LTSV establece la prohibición de **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.

Ahora también **se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros**, aunque no se utilicen. Quedan **excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso** que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico. (art. 13.6 LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 13.6 LTSV	Leve	<b>Conducir</b> el vehículo reseñado <b>emitiendo o haciendo señales</b> con el fin de eludir o interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico	100	0
Art. 13.6 LTSV	Grave Art. 76.g) LTSV	<b>Conducir</b> el vehículo reseñado <b>llevando</b> en el mismo mecanismos de <b>detección</b> de radares o cinemómetros	200	<b>3</b>

#### 4. OTRAS INFRACCIONES.

##### 4.1 Normas de auxilio en vías públicas.

El **Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas**, tiene por objeto el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y el rescate de un vehículo que, como consecuencia de una **avería o accidente**, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias, y siempre y cuando estas reparaciones de auxilio en carretera:

- requieran menos tiempo que la propia retirada del vehículo de la vía
- o sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado.

Conforme al mismo, queda **prohibida** la realización de la operación que tenga por objeto la **reparación de cualquier vehículo en la vía pública** (tanto urbanas como interurbanas).



Señal V-24

Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio deberán cumplir todos los requisitos exigidos en el RGVEH e irán provistos de las señales V-2, V-23 y V-24 conforme al Anexo XI RGVEH (art. 5 RD 159/2021).

**V-2** Dispositivo luminoso con una o varias luces de color amarillo.

**V-23** Dispositivo reflectante para vehículos de transportes.

**V-24** Placa de vehículo de servicio de auxilio en vías públicas

Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio y podrán parar y estacionar en la vía pública para realizar la correspondiente operación de tal modo que garanticen la seguridad vial y la fluidez del tráfico.

La LTSV considera infracción muy grave el **incumplimiento de las normas en materia de auxilio en vías públicas** (art. 77.v) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV Art. 51.3 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.v) LTSV</b>	Incumplir las normas en materia de <b>auxilio en vías públicas</b>	500

#### 4.2 El impago del peaje.

La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje, tasa o precio público (art. 20 LTSV), calificándose como leve el supuesto de **impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles** (art. 75.b) bis LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 153 RGCIR Art. 53.1 LTSV	Leve <b>Art. 75.b) bis LTSV</b>	Circular por un tramo de autovía o autopista sin haber realizado el <b>pago del peaje</b> correspondiente	100

En los peajes que dispongan de operador, será éste, o en su caso, los medios o sistemas que gestionan las diferentes empresas concesionarias, los que detecten las infracciones relativas a la falta de pago del peaje.

En los peajes dinámicos o telepeajes, sin operador, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas (art. 53.1 LTSV).

La responsabilidad por el impago del peaje recae en el titular o el arrendatario que constase en el Registro de Vehículos, salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho (art. 82.g) LTSV).

En el supuesto de infracciones de tráfico cometidas con vehículos extranjeros en territorio nacional, se aplican los artículos 98, 99, 100, 101 y anexos V, VI y VII de la LTSV. Se sigue el procedimiento ya existente regulado en el Capítulo V del Título V sobre el Régimen Sancionador de la LTSV relativo al Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.

Se incorpora a la LTSV la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el **intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión**.

Con fecha 10/03/2022 entró en vigor el Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas. En dicha norma se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas con los de otros Estados miembros de la Unión Europea, de modo que permitirá que el telepeaje español se adecue a los estándares técnicos del resto de países de la Unión Europea y viceversa. Para ello, establece las condiciones necesarias para incorporar al ordenamiento jurídico español lo previsto en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019.

La directiva comunitaria incorporada a la LTSV facilita el intercambio de información también en los casos de impago en vías de peaje. A fin de permitir la identificación del vehículo y del propietario del vehículo, **los Estados permitirán el acceso a datos de matriculación, como los relativos al vehículo y propietarios o titulares**. Ello se lleva a cabo a través del punto de contacto nacional, que en España es la DGT, y con la aplicación informática del sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS).

Conforme al art. 98 LTSV, el intercambio transfronterizo de información se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones de tráfico:

- a) Exceso de **velocidad**.
- b) Conducción con **tasas de alcohol** superiores a las reglamentarias.
- c) No utilización del **cinturón de seguridad u otros sistemas de retención** homologados.
- d) No detención ante un **semáforo en rojo** o en lugar prescrito por la señal de **stop**.
- e) Circulación por un **carril prohibido**, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
- f) Conducción con presencia de **drogas** en el organismo.
- g) No utilización del **casco** de protección.
- h) Utilización del **teléfono móvil** o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.
- i) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.**

El nuevo art. 100 bis LTSV contempla la cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos con objeto de que sean utilizados en el procedimiento de reclamación del importe adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación. El procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

### 4.3 Función auditora.

Con objeto de garantizar la seguridad y la calidad de los servicios públicos encomendados, se introduce la competencia de la función auditora. 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.

Se incorporan a la LTSV determinados supuestos de incumplimiento de las normas por el titular o responsable de la actividad de los centros colaboradores DGT (Gestorías, CATS, CRC, EPC, Fabricantes de placas de matrícula, Estaciones ITV, etc.):

- **Incumplir las normas** de actuación por los **operadores** cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias de la DGT, salvo que puedan calificarse como muy graves (art. 76.z2) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 76 LTSV Art. 63.3 LTSV	Grave <b>Art. 76.z2) LTSV</b>	Incumplimiento por parte de un <b>operador</b> cuya actividad está vinculada con el ejercicio <b>de funciones del artículo 5.s) y t) LTSV</b> , de las normas legales que sean de aplicación que garantizan el correcto funcionamiento y calidad de los servicios públicos	200

- **Incumplir las normas** sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los **centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores** autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección **o auditoría** (art. 77.q) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV Art. 62.2 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.q) LTSV</b>	No colaborar en la realización de la inspección del centro por el personal encargado de su práctica <b>-EPC, Centros de Enseñanza y Formación de Conductores, CRC-</b> , impidiendo las labores de control, inspección o auditoría reglamentariamente establecidas	3000 Sin reducc.

- **Incumplir las normas** de actuación por los **operadores** cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias de la DGT que sean reiteración de **errores de tramitación administrativa**, o que supongan un **impedimento a las labores de control, inspección o auditoría** (art. 77.t) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.t) LTSV</b>	Incumplir los <b>operadores</b> las normas de actuación en el ejercicio de las competencias del organismo JCT que sean reiteración de <b>errores de tramitación administrativa</b> o que supongan un <b>impedimento a las labores de control, inspección o auditoría</b> .	3000 Sin reducc.

### III. EL SISTEMA DEL PERMISO DE CONDUCIR POR PUNTOS.

El sistema del permiso de conducir por puntos ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las carreteras y ciudades de nuestro país. Varios estudios específicos sobre esta materia indican que en torno al 15% de la reducción que se produjo entre los años 2005 y 2009 se debió directamente al impacto del permiso por puntos y, quizá más importante aún, contribuyó de manera decidida a que se interiorizara cuáles son los comportamientos y actitudes que suponen mayor peligro en la conducción.

Tras varios años de experiencia en la aplicación del permiso por puntos y como también ha venido sucediendo en otros países que disponen de sistemas similares, con la reforma de la LTSV se ha procedido a su actualización, manteniendo un modelo que se estima válido, pero incidiendo en aquellos aspectos que requieren de modificación, con el principal objetivo de mejorar la eficacia del sistema y reforzar la seguridad vial.

El objeto de la reforma se ha centrado principalmente en 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 desde la firmeza de las sanciones.

#### 1. PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCCIÓN.

Se da cobertura legal a la acreditación del permiso de conducir en soporte digital, a través de la app miDGT.

**La tenencia de la autorización administrativa para conducir podrá acreditarse mediante su presentación física o digital** (art. 59 LTSV).

También se ha dado un paso más en materia de seguridad vial introduciendo los **cursos de concienciación y sensibilización** en la LTSV. Se ha tomado en consideración la necesidad de una **formación centrada en la percepción de los riesgos viales** para asegurar su entendimiento y comprensión, complementando con módulos de concienciación y sensibilización, como herramienta clave para reducir la

siniestralidad vial y sus consecuencias. Hasta ahora, estos cursos los realizan los conductores que pierden sus puntos por la comisión de infracciones.

Para ello, la Disposición adicional tercera ter LTSV incorpora el siguiente texto: *para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también on line siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.*

También se prevé la colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico con objeto de **comunicar las limitaciones que afecten a la capacidad para conducir vehículos a motor** cuando se declare la incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, **a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado** (Disposición adicional decimocuarta LTSV).

### 1.1 Permiso suspendido como medida cautelar.

Se ha incorporado a la LTSV como infracción grave el hecho de conducir teniendo el permiso suspendido como medida cautelar.

La conducción durante el período de suspensión cautelar de la autorización administrativa será considerada como conducir con la autorización administrativa correspondiente suspendida por sanción (art. 39.3 RGCON).

Conducir un vehículo **teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar** o teniendo prohibido su uso (art. 76.s) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa	Ptos
Art. 39.3 RGCON Art. 61.1 LTSV	Grave <b>Art. 76.s) LTSV</b>	Conducir el vehículo reseñado teniendo el <b>permiso de conducir suspendido</b> como medida cautelar	200	<b>4</b>

No existe en la vigente LTSV la sanción de suspensión del permiso y de la licencia de conducir, pues no existe previsión alguna que permita la imposición, como sanción, de la suspensión de las autorizaciones administrativas que habilitan para conducir vehículos a motor y ciclomotores. Se trata de una posibilidad, de naturaleza sancionadora, que ha existido en otras redacciones de la anterior LTSV, pero fue eliminada con la redacción recibida por medio de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.

En el curso de los **procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas se acordará la suspensión cautelar de la autorización** cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, en cuyo caso la **autoridad** que conozca del procedimiento ordenará, mediante **resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización** y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la conducción (art. 72 LTSV)

El/la Jef@ Provincial de Tráfico podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir **cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su otorgamiento** (art. 70.1 y 2 LTSV).

En este supuesto el permiso o licencia de conducción es susceptible de suspensión cautelar, de acuerdo con el procedimiento regulado en los arts. 36 y 37 del Reglamento General de Conductores.

## 1.2 Fraude en las pruebas para la obtención y recuperación de autorizaciones administrativas para conducir.

En las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, con frecuencia, quienes aspiran a su obtención, cometen fraudes. Excepción hecha de la suplantación, constitutiva de infracción penal consistente en usurpación de estado civil, siendo el fraude más habitual la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados durante el examen.

Esta conducta debe ser sancionada de manera proporcional a su gravedad, por lo que se tipifica como una 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** (art. 77.u) LTSV).

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV Art. 61.1 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.u) LTSV</b>	Utilizar <b>dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente en las pruebas</b> para la obtención y recuperación de permisos y otras autorizaciones administrativas para conducir, o <b>colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos</b>	500

En caso de apreciarse la infracción, **el aspirante no podrá presentarse 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** (art. 80.4 LTSV).

### 1.3 Conductores profesionales.

La Disposición adicional duodécima de la LTSV prevé que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrolle un **sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.**

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a la normativa de protección de datos personales (Reglamento (UE) 2016/679, Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y resto de la normativa sobre protección de datos personales).

El acceso estará 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.

Se habilita al Gobierno para regular antes del 21/03/2023, los términos del acceso al sistema telemático por las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras (Disp. Final segunda 2.j) LTSV).

También se prevé el **control del consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.** A tal efecto, el Gobierno antes del 21/03/2024, regulará los procedimientos para la realización de controles, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al conductor de vehículos de transporte de viajeros y mercancías por carretera. En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo (Disp. Adicional tercera bis LTSV).

## 2. DETRACCIÓN Y RECUPERACIÓN PUNTOS.

### 2.1 Infracciones que detraen puntos.

Se ha modificado el **ANEXO II LTSV** relativo a las **infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos**, teniendo en cuenta las conductas con mayor riesgo para la seguridad vial.

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

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos	Puntos
1. Conducir con una <b>tasa de alcohol</b> superior a la reglamentariamente establecida: · Valores mg/l aire espirado <b>más de 0,50</b> (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
· Valores mg/l aire espirado <b>superior a 0,25 hasta 0,50</b> (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	4
2. Conducir con presencia de <b>drogas</b> en el organismo.	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las <b>pruebas</b> de detección de <b>alcohol</b> o de la presencia de <b>drogas</b> en el organismo.	6
4. Conducir de forma <b>temeraria</b> , circular en <b>sentido contrario</b> al establecido o participar en <b>carreras</b> o competiciones no autorizadas.	6
5. Conducir vehículos que tengan instalados <b>inhibidores</b> de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.	6
6. El exceso en más del 50% en los <b>tiempos de conducción</b> o la minoración en más del 50% en los <b>tiempos de descanso</b> establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.	6
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del <b>tacógrafo o del limitador de velocidad</b> .	6
8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía <b>móvil</b> mientras se conduce.	6
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir <b>incendios o accidentes</b>	6
10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida.	4
11. Incumplir las disposiciones legales sobre <b>adelantamiento</b> poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.	4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a <b>ciclistas</b> o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6
13. No respetar las señales o las órdenes de la <b>autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico</b> , o de sus agentes.	4
14. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.	4
15. No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del <b>cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios</b> .	4
16. Conducir un vehículo con un <b>permiso o licencia</b> de conducción que no habilite para ello.	4
17. Conducir un vehículo teniendo <b>suspendida</b> la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce.	4
18. Realizar la maniobra de <b>marcha atrás</b> en autopistas y autovías.	4
19. Efectuar el <b>cambio de sentido</b> incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.	3
20. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, o manteniendo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía <b>móvil</b> mientras se conduce, o utilizando manualmente <b>navegadores</b> o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía <b>móvil</b> en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8.	3
21. Conducir vehículos que lleven mecanismos de <b>detección</b> de radares o cinemómetros.	3

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

## **2.2 Plazo máximo para la detracción de puntos.**

La LTSV introduce, por razones de seguridad jurídica, un plazo máximo para la detracción de puntos desde la firmeza de la sanción.

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

***Transcurrido un año desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos*** (art. 64.5 LTSV).

Para apreciar la caducidad, el momento inicial del plazo será el día o fecha en que se realiza el envío del acuerdo de incoación del procedimiento, hasta la fecha del primer intento de notificación de la resolución declarativa de pérdida de vigencia por pérdida de puntos, siempre que se trate del domicilio registral a efectos de notificaciones.

## **2.3. Recuperación del saldo inicial de puntos.**

Para la recuperación del saldo inicial de puntos por el transcurso de los plazos legales sin sanciones por infracciones que detraen puntos, se ha suprimido de la LTSV la distinción entre infracciones graves o muy graves, pues no aportaba más seguridad ni más concienciación del conductor, lo que facilita la comprensión de la norma por el ciudadano y el funcionamiento del sistema del permiso por puntos.

En virtud de ello, se ha **suprimido** el párrafo segundo del art. 65.1 LTS: *en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.*

Así pues, transcurridos **dos años** sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de ***infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos***, el titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos ***recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos*** (art. 65.1 LTSV).

## 2.4 Recuperación o bonificación de puntos por realización de cursos.

La reforma de la LTSV apuesta por la formación de los conductores que quieran mejorar su conducción. A tal fin, se prevé que los **cursos de conducción segura y eficiente**, que llevan varios años ofreciendo algunas asociaciones, clubes de conductores, entidades aseguradoras, autoescuelas, etc., puedan servir para recuperar o bonificar con dos puntos adicionales.

La LTSV establece que *la **superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años*** (art. 63.5 LTSV).

La superación de 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 la entrada en vigor de la Orden del Ministerio del Interior por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII (Disp. transitoria cuarta LTSV).

El **Anexo VIII LTSV** establece lo siguiente:

1. **Objeto.** Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto 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.**
2. **Clases.** Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: **conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.**
3. El **contenido** y los **requisitos** de los cursos de conducción segura y eficiente serán establecidos por **Orden del Ministerio del Interior** (competencia otorgada al Ministro del Interior por el art. 5.r) LTSV), debiendo tener en todo caso una **duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal** como conductores de vehículos más vulnerables.
4. Igualmente se establecerán los mecanismos de **certificación y control** que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

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 y los cursos de conducción segura y eficiente**, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general (Disp. adicional segunda LTSV).

No obstante, corresponde a la **Administración General del Estado**, sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas, la aprobación de las **normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial para la movilidad segura y sostenible**, en las distintas modalidades de la enseñanza, **incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal** (art. 4.c) LTSV).

Se incorporan las siguientes infracciones sobre cursos de conducción segura y eficiente:

- *Incumplir la normativa sobre los **cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos**, salvo que puedan calificarse como muy graves (art. 76.z1) LTSV).*

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 76 LTSV Art. 63.3 LTSV	Grave <b>Art. 76.z1) LTSV</b>	Incumplir un <b>centro de formación de conductores</b> la normativa sobre los <b>cursos de conducción segura y eficiente</b> cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos	200

- *Incumplir 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 los profesores 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** (art. 77.s) LTSV).*

Norma	Calificación	Hecho infringido	Multa
Art. 77 LTSV Art. 63.3 LTSV	Muy grave <b>Art. 77.s) LTSV</b>	Incumplir las normas sobre <b>cursos de conducción segura y eficiente</b> que afecten a la cualificación de los profesores, al estado de los vehículos, a elementos que incidan en la seguridad vial, o que impidan las labores de control, inspección o auditoría	3000

Los cursos de conducción segura y eficiente, son independientes de los **cursos de sensibilización y reeducación vial** que pueden realizar y deben superar los conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, para recuperar hasta un máximo de seis puntos una vez cada dos años (para conductores profesionales la frecuencia es anual), (art. 65.4 LTSV).

En el supuesto de la realización de cursos de obligado cumplimiento por los **conductores profesionales** llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de

cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial (Disp. adicional tercera LTSV).

Los conductores profesionales pueden realizar en centros autorizados por la Administración los cursos de obtención o renovación del **CAP (Certificado de Aptitud Profesional)**. El CAP es un curso único, válido para el transporte de mercancías y de viajeros, indistintamente. El CAP puede ser de formación continua que se realiza cuando caduca o bien puede corresponder a la formación inicial, destinado a aquellos conductores que nunca han obtenido este certificado. El CAP tiene validez en todo el territorio de la Unión Europea y sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial como conductor profesional.

#### IV. EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR.

La reforma de la LTSV no introduce cambios en el procedimiento sancionador en materia de tráfico, no obstante, incorpora nuevas infracciones y modifica otras existentes, así como las sanciones correspondientes, aumentando la detracción de puntos para aquellas conductas que implican un riesgo para la seguridad vial.

No obstante, cabe señalar algunas modificaciones introducidas en el régimen sancionador:

- **Denuncias por hechos de circulación** (art. 87.2.d) LTSV):

En las denuncias también deberá constar el **número de identificación profesional del empleado que realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado** que no tenga la condición de agente de la autoridad, y que deberá facilitar la administración competente.

- **Procedimiento sancionador abreviado** (art. 93.2 LTSV):

El art. 93.1 LTSV establece la posibilidad de que los expedientes sancionadores en materia de tráfico y seguridad vial sean tramitados a través del denominado procedimiento sancionador abreviado, siempre y cuando el denunciado realice el **pago de la multa** que se señala en la denuncia ya **sea en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de veinte días naturales siguientes** al de su notificación, tal como establecen los arts. 93.1 y 94 LTSV.

Dicho procedimiento en realidad es un cauce simplificado por el cual el denunciado reconoce su responsabilidad y renuncia a la tramitación del expediente sancionador que termina con el **pago de la sanción reducida en un 50%**.

Ahora bien, este procedimiento **no será de aplicación** a las infracciones previstas en el artículo **77.h), j), n), ñ), o), p), q), r), s) y t)**, en las cuales no se admite el pago de la sanción con reducción del 50% y, en todo caso, el pago no impide que el procedimiento continúe por sus trámites hasta su resolución:

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

*j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la **obligación de identificar verazmente al conductor** responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido.*

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador (art. 93.1 LTSV).

La multa por la infracción prevista en el artículo 77.j) será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave (art. 80.2b) LTSV).

La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores de la DGT, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos (art. 94.g) LTSV).

En el art. 82 LTSV se establece que, en determinados casos, la responsabilidad por los hechos prohibidos corresponde al conductor, los padres, o tutores legales del menor de edad, al conductor habitual, al titular del vehículo o a los arrendatarios de vehículos.

*n) Realizar en la vía **obras sin la autorización** correspondiente, así como la **retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional**.*

*ñ) **No instalar la señalización de obras** o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en **grave riesgo la seguridad vial**.*

*o) Incumplir las normas que regulan las **actividades industriales** que afectan de manera directa a la seguridad vial.*

*p) **Instalar inhibidores de radares** o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.*

*q) **Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación** y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados..., que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.*

*r) **Causar daños a la infraestructura de la vía**, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma.*

**s) Incumplir 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 los profesores 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.

**t) 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.

- **Procedimiento sancionador sumario** (art. 95.4 LTSV):

*Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de **acto resolutorio del procedimiento sancionador**.*

La **denuncia notificada** al infractor o denunciado se convierte en **acto resolutorio sancionador**, en virtud de lo dispuesto en la LTSV, que pone fin a la vía administrativa (art. 95.5 LTSV) al día siguiente al vencimiento de dicho plazo (art. 95.4 LTSV):

El procedimiento sancionador sumario **se aplica a los casos siguientes**, cuya redacción es más clara tras la reforma de la LTSV:

- Infracciones leves.**
- Infracciones graves sin puntos que no se hubieran notificado en el acto de la denuncia.**
- Infracciones graves y muy graves notificadas en el acto de la denuncia, supongan o no detracción de puntos.**

*En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.*