

20
AÑOS

p e r m i s o
p o r
p u n t o s

En vigor desde el 1 de julio de 2006





20 AÑOS DEL **PERMISO POR PUNTOS** EN ESPAÑA

Cómo logramos conducir mejor

Los conductores más veteranos recordarán seguramente el 1 de julio de 2006. Ese día asumimos que conducir no es un derecho absoluto, que podemos perder la vigencia del permiso si no conducimos correctamente y cumplimos las normas. Esto cambió (de manera positiva) la seguridad vial en España.

"Sólo habrá sitio para los buenos conductores y podremos conducir mejor y más seguros".

Esta frase formaba parte de la amplia campaña de divulgación que la Dirección General de Tráfico (DGT) puso en marcha hace ahora 20 años y con la que arrancaba la implantación del permiso por puntos en España. Se trataba de un novedoso sistema, con el que se pretendía fomentar hábitos seguros al volante, a la vez que se premiaba a los buenos conductores y se penalizaban los malos comportamientos en la carretera. Se pasaba de un sistema meramente sancionador a otro que apostaba por la reeducación. El objetivo no era otro que reducir las cifras de siniestralidad vial en España y los datos muestran que sí se ha conseguido.

En 2005, se registraron 91.187 siniestros viales con víctimas, en los que fallecieron 4.442 personas y 21.859 resultaron heridas graves.

En 2024 (último año con datos consolidados), se contabilizaron 101.996 siniestros con víctimas, en los que perdieron la vida 1.785 personas y 9.561 resultaron heridas y necesitaron hospitalización. En 2005, la tasa de siniestralidad vial en España fue de 101 personas fallecidas por millón de habitantes; en 2024, ese dato era de 37.

12 PUNTOS DE INICIO

El 1 de julio de 2006 entraba en vigor la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regulaba el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modificaba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Desde ese día, casi 22 millones de conductores españoles pasaron a tener 12 puntos en su permiso de conducir, mientras que otros 2 millones, con una antigüedad en el permiso inferior a 3 años, comenzaban el camino con 8. Con el paso del tiempo y una

buna práctica al volante, los dos saldos podían incrementarse.

Comenzó entonces un cambio fundamental en materia de seguridad vial. Tal y como señaló el pasado mes de abril el ministro del Interior, **Fernando Grande-Marlaska**, durante la presentación del teléfono 018 de atención a las víctimas de tráfico, "con la incorporación del permiso por puntos, la ciudadanía, todos nosotros, pudimos interiorizar que el permiso de conducir en modo alguno es un derecho absoluto, sino que es simplemente un crédito de confianza que nos concede la sociedad para compartir la vía pública con los demás conductores".

Pere Navarro, actual director de la DGT, y que ocupaba el mismo cargo cuando entró en vigor esta reforma, comenta que el solo anuncio de que el nuevo sistema iba a ponerse en marcha hizo que bajara la siniestralidad.

El director ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Trans-



● Pere Navarro

porte (ETSC), **Antonio Avenoso**, reconoce que el permiso por puntos fue y es una medida positiva y eficaz, pero señala que debe ir acompañada de la aplicación de la ley: “Para que los beneficios en materia de seguridad sean duraderos, los niveles de control deben mantenerse altos y sostenerse durante un largo periodo. En otras palabras, un sistema de puntos funciona cuando los conductores creen de verdad que serán pillados”. **Avenoso** también insiste en que es necesario combinar las sanciones con la rehabilitación de los infractores.

AMPLIO CONSENSO

Jordi Jané, diputado de la desaparecida Convergencia i Unió y presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados entre los años 2004 y 2015, recuerda que el primer paso hacia el permiso por puntos se dio en el



“La Ley se aprobó sin ningún voto en contra, con el apoyo de todos los grupos políticos y el importante respaldo de las asociaciones de víctimas.”

ANTONI RIÚ

Subdirector de Educación, Divulgación y Formación Vial de la DGT (2004-2009)

año 2001, cuando su grupo parlamentario presentó una enmienda (la 159) a la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial que había propuesto el Gobierno. “En aquel momento, -asegura- ese intento no fructificó, pero la propuesta no cayó en saco roto”.

En este sentido, **Ana Novella**, presidenta de Stop Accidentes, recuerda el primer Foro que organizó su asociación en 2004 y en el que ●●●



ALBERTO ESPADA

Lo que aprendimos con el permiso por puntos

Comemoramos 20 años de la implantación en España del permiso por puntos. Dos décadas que nos sirven para reflexionar sobre el camino que nos ha traído hasta aquí. Desde el principio, la medida se planteó con un doble objetivo: por un lado, reducir las cifras de fallecidos y heridos en la carretera; por otro, emprender un cambio de hábitos y mentalidad en todos los conductores. Y los datos nos indican que ambos objetivos se han conseguido.

En 2003, la tasa de siniestralidad vial en España era de 128 personas fallecidas por millón de habitantes. Ese año, 5.399 personas perdieron la vida en la carretera y otras 26.305 resultaron heridas graves en los 99.305 siniestros que se registraron. En 2024 (último año que tenemos con datos consolidados), la tasa de siniestralidad vial fue de 37 personas fallecidas por millón de habitantes. Además, se contabilizaron 99.987 siniestros viales, en los que fallecieron 1.785 personas y 9.561 resultaron heridas de gravedad. Más desplazamientos, más siniestros, pero menos personas fallecidas y muchas menos heridas graves.

Con el permiso por puntos, se impuso una visión diferente basada en unos principios y prioridades. La primera y principal, asumimos que los siniestros de tráfico son evitables, es decir, entre todos podemos conseguir que no sucedan o que sean los menos posibles. En segundo lugar, se demostró que España podía sacar adelante un proyecto tan ambicioso como este, tal y como habían hecho antes que nosotros otros estados europeos, siguiendo el ejemplo de Alemania, el país pionero. En tercer lugar, aprendimos que la

seguridad vial debía ser algo transversal y llegar a todos los ámbitos. En cuarto lugar, descubrimos que para reducir la siniestralidad vial no hay soluciones mágicas, sino aprobar medidas coherentes y que se prolonguen en el tiempo. Por último, pero no menos importante, aceptamos la responsabilidad compartida: las administraciones públicas adoptan determinadas medidas, pero cada persona tiene también su responsabilidad cuando circula por una carretera. De esta manera, cada uno comenzó a gestionar sus puntos: quienes cometen infracciones los pierden; quienes cumplen las normas verán aumentado su saldo de puntos. Lo repetimos muy a menudo: la seguridad vial es un tema demasiado importante como para dejarlo sólo en manos del Gobierno.

Sobre los aspectos formativos y de concienciación de este modelo de permiso de conducir, ahí tenemos los cursos de recuperación de puntos o de la vigencia del carné. A estos se han añadido recientemente los cursos de conducción segura y eficiente, que es la gran apuesta para el futuro porque son voluntarios y pueden ayudar a que mejoremos nuestros hábitos en la carretera, sobre todo para los conductores profesionales. Uno de nuestros objetivos es que sean las propias empresas quienes envíen a sus trabajadores a esta formación para que se reciclen y refresquen sus conocimientos.

Mirando hacia el futuro, tendremos que seguir atentos para adaptarnos a las nuevas formas de movilidad y trabajar para que el permiso por puntos no pierda efectividad, sino que, al contrario, siga siendo la herramienta útil para la seguridad vial que ha sido durante estas dos décadas.

Cómo logramos conducir mejor

... participaron Chantal Perrichon (presidenta de 'La Ligue contre la Violence Routière') y Remy Heitz (delegado interministerial de Seguridad Vial en Francia). El entonces director general de Tráfico, **Pere Navarro**, moderaba una de las mesas de debate en las que se habló del permiso por puntos que ya se había implantado en Francia. **Novella** destaca las palabras de Navarro ese día: "El reto lo tenemos nosotros y ojalá estas jornadas sirvan como señal de salida para una nueva etapa, una nueva cultura, una nueva forma de abordar los temas de seguridad vial y sepamos entre todos poner en marcha lo que se ha pedido en este Foro: la necesidad de un movimiento cívico a favor de la seguridad vial". Dos años después, el permiso por puntos era una realidad en España.

Antoni Riu, subdirector de Educación, Divulgación y Formación Vial de la DGT entre 2004 y 2009, destaca que la Ley se aprobó en el Congreso de los Diputados "sin ningún voto en contra", con el apoyo de todos los grupos políticos y el importante respaldo de las asociaciones de víctimas. Cuenta **Riu**, que en esos años, en España había "un grave problema de insegu-



" El 'miedo' de la ciudadanía a poder perder su permiso de conducir supuso que se condujera con mucha mayor precaución y respeto por las normas viales. "

ANA NOVELLA
Presidenta Stop Accidents



" Para que los beneficios en materia de seguridad sean duraderos, los niveles de control deben mantenerse altos y sostenerse durante un largo periodo. "

ANTONIO AVENOSO
Director ejecutivo del ETSC

ridad vial", tal y como mostraban los datos. Por eso, comenzaron a analizarse las medidas que habían puesto en marcha otros países del entorno y cómo habían funcionado: "Se vio que el permiso por puntos había sido una herramienta eficaz, por lo que se decidió impulsar la nueva Ley". **Ramón Ledesma**, subdirector general de Normativa y Recursos de la DGT entre 2004 y 2012, señala que la sociedad recibió la medida con incredulidad: "En la década anterior, cada año fallecían en España alrededor de 5.500 personas. Había un cierto sentimiento de resignación en el país, y se entendía que los accidentes existían porque existían los desplazamientos en automóvil. El aviso de una nueva política de seguridad vial con la implementación del permiso por puntos (herramienta que ya funcionaba en el resto de los países) se entendía como solución, pero con cierto escepticismo".

En opinión de **Jané**, "las reticencias iniciales se lograron superar gracias a un compromiso -muy generalizado- de intentar tomar medidas efectivas para reducir unas cifras de accidentes de tráfico que nos traían el trágico balance de más de 13 muertes diarias en España".

APOYO MAYORITARIO

Una vez aprobada la norma, se estableció un año de margen hasta su entrada en vigor para, por un lado, "realizar una campaña de comunicación adecuada para que todos



" Existe una mayor conciencia sobre riesgos como el alcohol, las drogas, la velocidad o el uso del cinturón de seguridad. "

MAR COGOLLOS
Directora general de AESLEME

los ciudadanos españoles conocerán qué decía la Ley y qué se pretendía conseguir con ella" y, por otro, "poner en marcha el proceso de los cursos que deberían superar quienes quisieran recuperar los puntos o la vigencia del permiso de conducir", asegura **Riu**. También añade que fue "un trabajo en equipo" que movilizó a toda la DGT: "Empezó el departamento jurídico, redactor del proyecto de ley y de la reforma de los

reglamentos. El área de Informática tuvo que adaptar el registro de conductores a la nueva situación para incorporar al mismo el sistema de puntos. A los departamentos de comunicación y de formación vial les correspondió la puesta en marcha del nuevo modelo. Y al Observatorio de Seguridad Vial, el seguimiento de los resultados".

Ledesma destaca la gran aceptación social que tuvo esta reforma en su momento y que sigue teniendo. En su opinión, probablemente pueden existir pequeñas discrepancias sobre "qué tipo de infracción y qué número de pun-





ALBERTO ESPADA

tos detraer”, pero “más allá de ello, nadie cuestionaría en la actualidad derogar la medida”. **Jané** está de acuerdo y prueba de ello es que en estos 20 años “ningún partido importante ha planteado suprimir el permiso por puntos”. “Hay una amplia coincidencia en que la sociedad ahora lo tiene integrado y, pese a las críticas puntuales que puedan lógicamente darse, la sociedad lo considera necesario”, apunta. Por su parte, **Ana Novella** afirma que el permiso por puntos “supuso un antes y un después en la siniestralidad vial” porque “el ‘miedo’ de la ciudadanía a poder perder su per-



“ El único problema que no ha resuelto es el relacionado con la utilización del móvil. Más puntos o más sanción han demostrado que no era ese el camino. ”

RAMON LEDESMA
Subdirector general de Normativa y Recursos de la DGT (2004-2012)

miso de conducir supuso que se condujera con mucha mayor precaución y respeto por las normas viales”.

MEJORES CONDUCTORES

¿Es muy diferente el conductor del año 2026 al de 2006? “Los datos nos dicen que la mayor parte de conductores que tienen que hacer un curso para recuperar el permiso no nece-

sitan repetirlo. Cambian la conducta y no reinciden en infracciones que hacen perder puntos. Como consecuencia disminuyen las situaciones de riesgo, los accidentes y las víctimas”, responde **Antoni Riu**.

Ramón Ledesma va más allá: “El permiso por puntos y el cambio en el procedimiento sancionador modificaron la sensación de impunidad y con ella se produjo el cambio de comportamientos que afectaron fundamentalmente a alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y casco”. Por su parte, **Jané** asegura que, aunque “no debe verse como una medida aislada”, el carné por puntos “es uno de los principales pilares en lo que ha sido la reducción de nuestras cifras de siniestros de tráfico”.

Para la directora general de AESLEME, **Mar Cogollos**, ahora “existe una mayor conciencia sobre riesgos como el alcohol, las drogas, la velocidad o el uso del cinturón de seguridad. El conductor actual está, en general, mejor informado y más sensibilizado”.

NUEVOS RETOS

Desde 2006, el sistema del permiso por puntos ha sido reformado dos veces. En la primera, en 2011, se modificó sustancialmente el procedimiento sancionador. En la segunda, en 2022, entre otras cosas, se aumentaron las sanciones por el uso del teléfono móvil. En este sentido, **Jané** considera que, en el futuro, será necesaria alguna reforma más para que el sistema no pierda efectividad ante los nuevos desafíos, aunque apunta que esta deberá realizarse siempre desde el consenso.

Ramón Ledesma reconoce que aún quedan retos por delante: “El único problema que no ha resuelto realmente es el relacionado con la utilización del teléfono móvil. Más puntos o más sanción han demostrado que no era ese el camino”. **Mar Cogollos** comparte esta opinión: “Han aparecido nuevos factores de riesgo, especialmente las distracciones asociadas al teléfono móvil



“ Ningún partido importante ha planteado suprimir el permiso por puntos. La sociedad lo considera necesario. ”

JORDI JANÉ
Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso (2004-2015)

y otros dispositivos. Por eso, no podemos caer en la complacencia: la educación vial debe evolucionar al mismo ritmo que cambian nuestros hábitos”.

Mientras tanto, desde Stop Accidentes, **Ana Novella**, señala otro desafío “claro, palpable y evidente”: los reincidentes. “Cuando es una adicción, al alcohol u otras drogas, el problema, por desgracia, no se suele solucionar con la asistencia al curso de recuperación”, añade.

Al respecto, las asociaciones de víctimas solicitan un mayor control sobre los cursos de recuperación de puntos o de la vigencia del permiso, tanto de las personas que los imparten como de quienes asisten a ellos, y un refuerzo de la educación vial durante toda la vida del conductor y no sólo al obtener el carné. En cualquier caso, **Mar Cogollos** tiene claro qué debe seguir siendo lo prioritario: “El mejor indicador del éxito del permiso por puntos no son los puntos que se pierden o se recuperan, sino las vidas que se salvan y las lesiones graves que se evitan”.

Desde el ETSC, **Avenoso** nos recuerda que el objetivo sigue siendo alcanzar la Visión Cero (cero víctimas en la carretera), algo que no se alcanzará mediante un único instrumento: “El sistema de puntos es un componente valioso, pero debe integrarse en una estrategia más amplia que cuente con los recursos adecuados”.

CULOS PARA EL PERMISO	DESDE	3
≤ 125 cc ≤ 33 kw ≤ 25 kw ≤ 0,16 kw/kg	13.04.1984	01.01.2014 102
≤ 3.500 kg ≤ 11 + 8 t t		
≤ 7.500 kg		
≤ 11 + 18 t t		
≤ 12.000 kg		
≤ 12.000 kg		

UNA GRAN **CAMPAÑA DE DIVULGACIÓN**
PARA UNA NUEVA CULTURA DE
RESPONSABILIDAD AL VOLANTE

Así se explicó el nuevo permiso



La implantación del permiso por puntos requirió el mayor despliegue informativo realizado por la DGT hasta la fecha. Aquella estrategia de comunicación consiguió explicar a millones de personas uno de los cambios más importantes en la historia reciente de la seguridad vial.

A comienzos de 2006, los conductores españoles empezamos a recibir información sobre un nuevo sistema de permiso de conducción llamado a revolucionar la seguridad vial en España. Cada conductor recibiría un número inicial de puntos que conservaría o perdería en función de su comportamiento al volante. El reto inicial era explicar en apenas seis meses qué era el nuevo permiso por puntos, cómo funcionaba y cuáles serían sus consecuencias. La novedad principal radicaba en el concepto del crédito limitado al conductor: el permiso de conducir ya no era 'para siempre' si el conductor infringía las normas.

"Detrás de aquel cambio legislativo hubo una intensa labor de comunicación que, dos décadas después, sigue considerándose una de las campañas más ambiciosas y eficaces desarrolladas por la Dirección General de Tráfico", aseguran desde el organismo.

EXPLICAR LAS RAZONES. Así, se diseñó una campaña especial de información en tres partes. La primera se desarrolló durante enero y febrero de 2006, con el objetivo de explicar a la sociedad las razones que justificaban la implantación del permiso por puntos y despertar el interés por el nuevo



SI TODOS RESPETAMOS LOS LÍMITES DE VELOCIDAD, TÚ PUEDES VIGOR EL PERMISO POR PUNTOS. Y SU ÉXITO DEPENDE DE TODOS. SI NO LOS RESPETAS, ADÉMÁS DE LA MULTA Y LA SUSPENSIÓN DEL PERMISO, PUEDES PERDERER 2,3,4 O HASTA 6 PUNTOS, DEPENDIENDO DEL TIPO DE INFRACCIÓN. Y SI PIERDES TODOS TUS PUNTOS, PERDURAS EL PERMISO DE CONDUCIR. CON EL NUEVO PERMISO POR PUNTOS, PUEDES RECUPERARLOS MÁS RÁPIDAMENTE. CON EL NUEVO PERMISO POR PUNTOS, PUEDES RECUPERARLOS MÁS RÁPIDAMENTE. CON EL NUEVO PERMISO POR PUNTOS, PUEDES RECUPERARLOS MÁS RÁPIDAMENTE.

Cada vez que respetas los límites de velocidad, tú puedes vigor el permiso por puntos. Y su éxito depende de todos. Si no los respetas, además de la multa y la suspensión del permiso, puedes perder 2,3,4 ó hasta 6 puntos, dependiendo del tipo de infracción. Y si pierdes todos tus puntos, pierdes el permiso de conducir. Con el nuevo permiso por puntos, puedes recuperarlos más rápidamente.

www.permisoporpuntos.es



MÁS DE 20 AÑOS INFORMANDO

La revista 'Tráfico y Seguridad Vial' contribuyó a explicar el funcionamiento del nuevo permiso con la publicación de reportajes e infografías ya en 2004, dos años antes de su entrada en vigor. Desde principios de 2006, se incluyó una sección especial dedicada exclusivamente al permiso por puntos y, con la llegada de la fecha clave, 1 de julio de 2006, la revista editó también un cuadernillo es-

pecial con toda la información sobre el nuevo permiso. Desde entonces y durante los últimos veinte años, la información sobre la nueva norma en este medio ha sido constante: secciones fijas con el número de infracciones, conductores sancionados, puntos de tráidos y permisos con pérdida de vigencia, cobertura de los cursos de recuperación de puntos, cambios normativos introducidos...

01 JUL

LÍMITES DE VELOCIDAD, DIFERENCIA.

es hacer la diferencia. El 1 de julio entra en vigor el nuevo sistema de permisos por puntos. Por ello, y sólo si todos respetamos los límites de velocidad, cientos de personas siguen con vida cada día. La suspensión temporal del permiso en su caso, depende de la gravedad de la infracción, de los 12 u 8 puntos, perderás el permiso de conducir para volver a obtenerlo por puntos, vamos a conducir mejor.

902 200 677



NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.



LA WEB, UN PUNTO DE REFERENCIA

Como complemento a todas las acciones anteriormente descritas, la DGT creó una página web (ya no está operativa) que se convirtió en el punto de referencia donde los conductores pudieron resolver las dudas relativas al nuevo carné.

Una de las principales características de la web fue su accesibilidad: una narradora les guiaba por los contenidos de la página, que podía verse desde cualquier ordenador, con cualquier conexión y con información en todas las lenguas oficiales del Estado español.

Los objetivos que movieron a los responsables de la Dirección General de Tráfico a poner en marcha esta web fueron los de informar a los ciudadanos sobre el nuevo permiso, sensibilizar a

la ciudadanía acerca de la necesidad de dicho sistema y educar a los conductores gracias a un programa de aprendizaje y a las herramientas que podían encontrar en ella.

En la web se podía consultar la 'Guía del permiso por puntos', presentada de una manera visual, con videos, folletos, cuadros y preguntas frecuentes, y los ciudadanos que quisieron pudieron registrarse y recibir envíos de mensajes (correo electrónico o móvil) sobre el nuevo sistema, todo ello antes de su implantación.

La web también acogió un simulador que planteaba diferentes supuestos sobre el permiso a los usuarios con el fin de que estos se familiarizaran con su funcionamiento.

sistema. Para ello, la DGT puso en marcha distintas acciones en medios de comunicación -como cuñas en las principales emisoras de radio del país- para explicar que España se sumaba a otros países europeos que ya contaban con sistemas similares, destacando la idea de que conducir implicaba "una responsabilidad compartida".

Al mismo tiempo, en esos primeros meses de 2006 se preparó la infraestructura necesaria para la entrada en vigor del nuevo permiso: se dieron a conocer los centros donde se impartirían los cursos de recuperación de puntos, se formó a cerca de 400 profesores y se elaboraron los materiales didácticos necesarios.

CÓMO FUNCIONABA

Si en la primera fase se había explicado el porqué de la medida, durante la segunda -desde marzo hasta mediados de mayo- tocaba aclarar cómo funcionaba. Los medios de comunicación desempeñaron un papel fundamental para difundir los detalles de la nueva normativa durante esas semanas: se publicaron anuncios en prensa, se emitieron publireportajes en televisión y numerosas entrevistas con responsables de la DGT. Además, se habilitó una línea telefónica gratuita para resolver dudas y

se distribuyeron carteles, folletos y material divulgativo en espacios públicos y privados.

Una de las novedades que despertó más interés fue la creación del servicio para consultar el saldo de puntos a través de internet utilizando simplemente el DNI y los datos de expedición del permiso.

La acción más recordada durante esta fase fue quizás el envío postal de información a los hogares españoles de una carta que explicaba qué era el permiso por puntos, qué infracciones restaban, cómo podían recuperarse y qué ocurría en caso de perderlos todos: cerca de 14 millones de conductores la recibieron, acompañada de un folleto bajo el lema "Lo único que cambia es que hay más seguridad". La campaña se completó con conferencias informativas organizadas en todas las provincias y con material audiovisual destinado a apoyar el trabajo.

ENTRADA EN VIGOR

La tercera y última etapa de esta gran campaña comenzó el 15 de mayo, mes y medio antes del estreno del nuevo permiso: "El objetivo fundamental fue generar confianza en la medida y reforzar el mensaje de que contribuiría a reducir la siniestralidad vial", explican fuentes de la DGT.

El lema elegido para esta parte final

de la campaña fue "Con el permiso por puntos vamos a conducir mejor", una frase que apelaba directamente a la responsabilidad individual de cada conductor. Y la campaña giró en torno a tres ideas esenciales: la implicación de todos los usuarios de la vía, las consecuencias de incumplir las normas, incluida la pérdida del permiso de conducir, y el beneficio colectivo de una circulación más segura. Para hacer llegar estos mensajes, la difusión alcanzó una magnitud inédita. Se emitió un spot de sensibilización en cadenas de televisión nacionales y autonómicas, se realizaron más de 250 inserciones informativas en prensa y se distribuyeron más de 1,4 millones de suplementos especiales en revistas del motor y publicaciones de asociaciones de automovilistas. También se elaboró un vídeo di-

vulgativo de 14 minutos que explicaba de forma didáctica todos los aspectos del nuevo sistema. Como refuerzo, se organizó un concurso radiofónico de ámbito nacional y la campaña tuvo una destacada presencia en internet, donde registró más de 27 millones de impresiones entre junio y julio de 2006.

Cuatro meses después de la entrada en vigor del nuevo permiso por puntos, la DGT lanzó una nueva acción comunicativa recordatoria con cuñas radiofónicas, inserciones gráficas en periódicos y revistas y un spot con el mensaje "No perder puntos es cuestión de vida o muerte".

En total, toda esta amplia campaña informativa contó con un presupuesto de 5 millones de euros y fue creada y desarrollada por la agencia de publicidad TBWA.

REEDUCAR, LA BASE DEL SISTEMA

Así funciona el permiso por puntos

El objetivo del modelo puesto en marcha hace ya dos décadas es lograr unas carreteras más seguras. Para conseguirlo no sólo recurre a las sanciones, sino que establece una dinámica de pérdida y ganancia de puntos que favorece a los conductores responsables y concede una segunda oportunidad a los infractores. Todos pueden beneficiarse de la formación que se ha ido incorporando al sistema.

La implantación del permiso por puntos marcó el inicio de una nueva etapa en la política de seguridad vial de nuestro país, una que demostraría su eficacia en apenas un año de vida: comparando las cifras de siniestralidad de 2006 con las de 2007, murieron menos personas en la carretera. De hecho, en 40 años de registros nunca se había conseguido bajar las cifras de fallecidos en siniestros viales a menos de 3.000. *"Transcurridas dos décadas desde la implantación del permiso por puntos, el balance permite afirmar que ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad vial"*, asegura Montserrat Pérez, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la Dirección General de Tráfico. El sistema puesto en marcha hace 20 años combina dos enfoques complementarios: por un lado, el educativo, que promueve que los conductores que no están hacien-

do bien las cosas realicen cursos de sensibilización y reeducación vial; y por otro, el punitivo, que descuenta puntos del saldo del conductor por cada infracción grave o muy grave que cometa. Pero ¿cómo funciona esta sinergia?

15 PUNTOS MÁXIMO

Desde que nació el permiso por puntos el grado de experiencia al volante del conductor ha determinado el "crédito" que recibe. Así, aquellos que poseen más de tres

años de antigüedad de carné tienen un saldo total de 12 puntos. En cambio, los conductores noveles o los que han recuperado el permiso tras haberlo perdido, sólo cuentan con 8. La buena noticia es que tanto unos como otros, si hacen las cosas de la forma adecuada, pueden alcanzar el máximo de puntos posible: 15.

El modelo está orientado a promover una conducción más responsable mediante un sistema acumulativo de puntos. A diferencia de los



INFRACCIONES QUE RESTAN PUNTOS

Se pierden de 4 a 6 puntos



1. Conducir bajo los efectos del alcohol.

Se pierden 6 puntos



2. Conducir con presencia de drogas en el organismo.

Se pierden 6 puntos



3. Negarse a realizar pruebas de alcohol o drogas.

Se pierden 6 puntos



4. Conducción temeraria, en sentido contrario o participar en competiciones ilegales.

Se pierden de 2 a 6 puntos



5. Circular con exceso de velocidad.



AMAPOLA CREATIVA

PARA BUENOS CONDUCTORES

El sistema del permiso por puntos también permite que aquellos que no han perdido jamás ninguno (y no quieren esperar seis años para llegar al máximo de 15 puntos) pueden ganar 2 adicionales realizando un curso voluntario de conducción segura y eficiente. El objetivo de esta formación es instruir a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible. Esta formación les prepara para solventar situaciones de pe-

ligro y evitar conductas de riesgo. Su duración mínima es de 6 horas lectivas efectivas, que incluyen una parte teórica y otra práctica, que debe ser siempre presencial. Además, se establecen dos programas específicos: uno para turismos y otro para motocicletas y ciclomotores. En los destinados a motoristas, se imparte también una formación diferenciada según el tipo de vía donde tienen lugar, que puede ser en zona urbana o en carretera convencional.

sistemas tradicionales, basados en sanciones económicas, este incorpora una lógica progresiva que vincula cada infracción con consecuencias futuras. Ser consciente de que se pueden perder puntos ejerce un efecto disuasorio y evita infracciones. Pero además, en este modelo se han incorporado incentivos: los buenos conductores también ven premiada su conducta aumentando su saldo. El recorrido a seguir para lograr el máximo de puntos posible es el si-

guiente: aquellos conductores que tienen 12 puntos, si no cometen infracciones durante los siguientes 3 años, verán su saldo aumentado a 14, y si transcurren otros tres años sin incidencias, llegarán a los codiciados 15 puntos. Por su parte, aquellos que inician su periplo en la posición inicial de 8 puntos, si conducen sin incidencias durante los dos años siguientes, lograrán llegar a los 12, y desde ese momento su proceso es igual al de los conductores más experimenta-

dos: pueden alcanzar los 15 puntos en los siguientes seis años.

DE 2 A 6

Si para conseguir más puntos hay varias vías, para perderlos sólo existe una: cometer las infracciones que están tipificadas como graves o muy graves por la normativa [ver faldón adjunto]. Cada una de estas conductas imprudentes conlleva

una sanción económica y una de-tracción de entre 2 y 6 puntos, dependiendo de su gravedad. A lo largo de las dos décadas de vigencia de este modelo las infracciones que han generado un mayor número de puntos detraídos han sido las relacionadas con el exceso de velocidad (más de 24 millones de puntos detraídos en el período de 2006 a 2024), el consumo de ●●●

Se pierden 4 puntos

6. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no habilite para ello.

Se pierden 6 puntos

7. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.

Se pierden 4 puntos

8. Incumplir la prioridad de paso, la señal de stop y saltarse el semáforo en rojo.

Se pierden 6 puntos

9. Exceder en más del 50 % los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 % en los tiempos de descanso.

Se pierden 4 puntos

10. Adelantar poniendo en peligro a quienes circulan en sentido contrario o hacerlo con visibilidad reducida.

Así funciona el permiso por puntos

- alcohol (más de 9 millones), no cumplir la normativa respecto al cinturón de seguridad y los SRI (por encima de los 6 millones puntos menos) y las transgresiones que tienen que ver con el móvil (más de 7 millones). En total, de 2006 a 2024, se han contabilizado más de 22 millones de sanciones que han supuesto la detracción de más de 72 millones de puntos. Todas estas sanciones firmes, una vez tramitadas, se almacenan en el Registro de Conductores e Infractores que gestiona la DGT, lo que permite un seguimiento exhaustivo del historial de cada conductor.

VOLVER A CLASE

Para recuperar los puntos perdidos existen dos vías. La primera es no cometer ninguna infracción. La segunda es la formativa. La Orden ministerial INT/914/2024 regula la estructura, duración y contenido tanto de los cursos voluntarios destinados a la recuperación parcial de puntos a los que se presentan los conductores que han perdido alguno, pero aún tienen saldo; como los obligatorios, orientados a la recuperación total del permiso (cuando se ha declarado la pérdida de vigencia por perder todos los puntos).

Entre las principales características de ambas formaciones hay que destacar la intervención obligato-

ria de las víctimas de siniestros viales, un contenido que ha demostrado motivar con eficacia un cambio de actitud en los conductores. El testimonio de alguien que ha sufrido en primera persona el horror de la siniestralidad vial ayuda a ser más conscientes de las consecuencias que puede tener cometer una imprudencia.

La otra clave de esta formación se encuentra en los perfiles asignados a los conductores que recurren a ella. Hoy en día se clasifica a los conductores en diferentes perfiles para poder mostrarles contenidos específicos que necesitan reaprender. "Conductas imprudentes en moto", "velocidad", "alcohol y otras drogas", "conductas imprudentes", "distracciones" y "penal", son los registros que determinan los contenidos específicos que se imparten en cada curso y que están orientados a cada grupo concreto de infractores. Gracias a esta adaptación se garantiza que la formación que recibe el conductor que ha perdido puntos se ajusta a su caso y



ALBERTO ESPADA

El 88,4 % de los que hacen el curso y aprueban el examen no ha vuelto a ser sancionado seis meses después del mismo.

TODOS LOS PUNTOS EN UN DÍA

En principio no se pueden perder más de 8 puntos en un mismo día, pero existen excepciones. Las siguientes conductas pueden hacer que todo el saldo de puntos desaparezca de un plumazo.

- Conducir con tasas de alcohol no permitidas o presencia de drogas en el organismo.
- Negarse a hacer las pruebas de alcohol y drogas.
- Sobrepasar en más del 50 % la velocidad autorizada.
- Realizar una conducción manifiestamente temeraria.
- Conducir un vehículo con inhibidores de radares instalados.
- Circular en sentido contrario al establecido.
- Realizar carreras no autorizadas.
- Si se incumple en más del 50 % los tiempos de conducción y descanso obligatorios en caso de ser un conductor profesional.

le ayuda a solucionar sus lagunas de seguridad vial.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial constituyen una pieza esencial dentro del sistema del permiso por puntos en España. Su finalidad es modificar conductas infractoras y generar conciencia sobre las consecuencias humanas, sociales y económicas de los siniestros de tráfico. Más allá de ser un requisito para recuperar puntos

o el permiso de conducción, estos cursos se han convertido en una herramienta de reeducación vial orientada a modificar actitudes y fomentar una cultura de movilidad segura.

EN POSITIVO

Hasta la fecha se han impartido 141.994 cursos de sensibilización y reeducación vial y los resultados hablan por sí solos.

INFRACCIONES QUE RESTAN PUNTOS

Se pierden 6 puntos



11. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a un ciclista o sin dejar 1,5 m de separación.

Se pierden 3 puntos



12. Hacer un cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en la Ley.

Se pierden 4 puntos



13. Circular/realizar una maniobra marcha atrás en autopistas/autovías.

Se pierden 4 puntos



14. No respetar las señales e indicaciones de los agentes de tráfico.

Se pierden 4 puntos



15. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.



El testimonio de las víctimas de tráfico es fundamental en los cursos de reeducación vial.

De las personas que los han hecho y aprobado el examen, el 88,4 % no ha vuelto a ser sancionado en los seis meses posteriores al curso y el 55,9 % no ha recibido una sanción en los 3 años siguientes. Estos datos muestran que más de la mitad de las personas que aprovechan al máximo esta formación no vuelven a reincidir en las conductas que les pusieron en peligro a ellos y al resto de los usuarios de la vía. Son conductores que han comprendido la verdadera lección de todo este sistema: que sumando puntos, sumamos vidas y ganamos todos.

ASÍ SON LOS CURSOS PARA RECUPERAR TU SALDO

CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Duración mínima de **10** horas

DISTRIBUCIÓN:

PARTE COMÚN: 7 horas

- 4 horas de formación general sobre seguridad vial.
- 1 hora de dinámica de grupo con el psicólogo-formador.
- 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
- 1 hora de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc.).

ESPECÍFICA

- 3 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

PUNTOS QUE SE RECUPERAN: **4**

PERIODICIDAD: se puede hacer 1 curso cada dos años (1 curso al año para conductores profesionales).

IMPORTANTE: estos cursos son voluntarios

CURSOS DE RECUPERACIÓN DEL PERMISO

Duración mínima de **20** horas

DISTRIBUCIÓN:

PARTE COMÚN: 16 horas

- 9 horas de formación general sobre seguridad vial.
- 4 horas de dinámicas de grupo con el psicólogo-formador para trabajar cambio de actitudes y comportamientos.
- 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
- 2 horas de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc.).

ESPECÍFICA

- 4 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

PUNTOS QUE SE RECUPERAN: **8**

PERIODICIDAD: se debe esperar 6 meses (3 si se es conductor profesional) antes de poder acceder al curso.

- En caso de que se trate de una segunda o sucesiva pérdida de vigencia, no se puede obtener un nuevo permiso hasta que hayan transcurrido 12 meses (6 para conductores profesionales).

IMPORTANTE: conducir sin puntos una vez notificada la pérdida del permiso, es un delito penal castigado con penas de prisión de 3 a 6 meses o una multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad entre 31 y 90 días.

Se pierden **3** puntos



16. Conducir usando el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo.

Se pierden **6** puntos



17. Usar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.

Se pierden **3** puntos



18. Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Se pierden **4** puntos



19. Conducir sin usar el cinturón de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad.

Se pierden **4** puntos



20. Conducir con la autorización administrativa suspendida o teniendo prohibido usar ese vehículo.

EL PERMISO POR PUNTOS SE
AFIANZA EN **EL CONTINENTE**

¿Cómo es en Europa?

Este modelo de carné de conducir se ha consolidado como una herramienta clave en Europa para mejorar el comportamiento de los conductores y reducir la siniestralidad vial. En la actualidad, 23 países europeos cuentan con algún tipo de sistema de permiso por puntos adaptado a sus realidades jurídicas y sociales.

Hace varias décadas, Europa asumió como uno de sus objetivos prioritarios reducir el número de accidentes y de fallecidos en sus carreteras. Para ello, empezó a implementar cambios relevantes en materia de seguridad vial de forma coordinada en todo el continente. Dando un giro a su política, se pasó de un sistema meramente sancionador de las malas conductas al volante a uno más integral en el que se incluía también la prevención y la formación. En este nuevo enfoque se han tenido en cuenta, además, diferentes aspectos, como la mejora de las infraestructuras, la modificación de las normativas referentes al tráfico, los avances tecnológicos y el aumento de controles y campañas de tráfico. Todo esto ha logrado que los esfuerzos se plasmen en cifras: se ha pasado de 54.000 fallecidos anuales en siniestros de tráfico a principios de los años 2000 a 19.400 en 2025.



- Restan puntos
- Suman puntos
- Otros sistemas



La reducción de un 60 % de las víctimas mortales en carretera ha situado a Europa como un referente mundial en la lucha contra la siniestralidad vial y numerosos países de todo el mundo miran al viejo continente en busca de soluciones similares para aplicar en sus respectivos territorios.

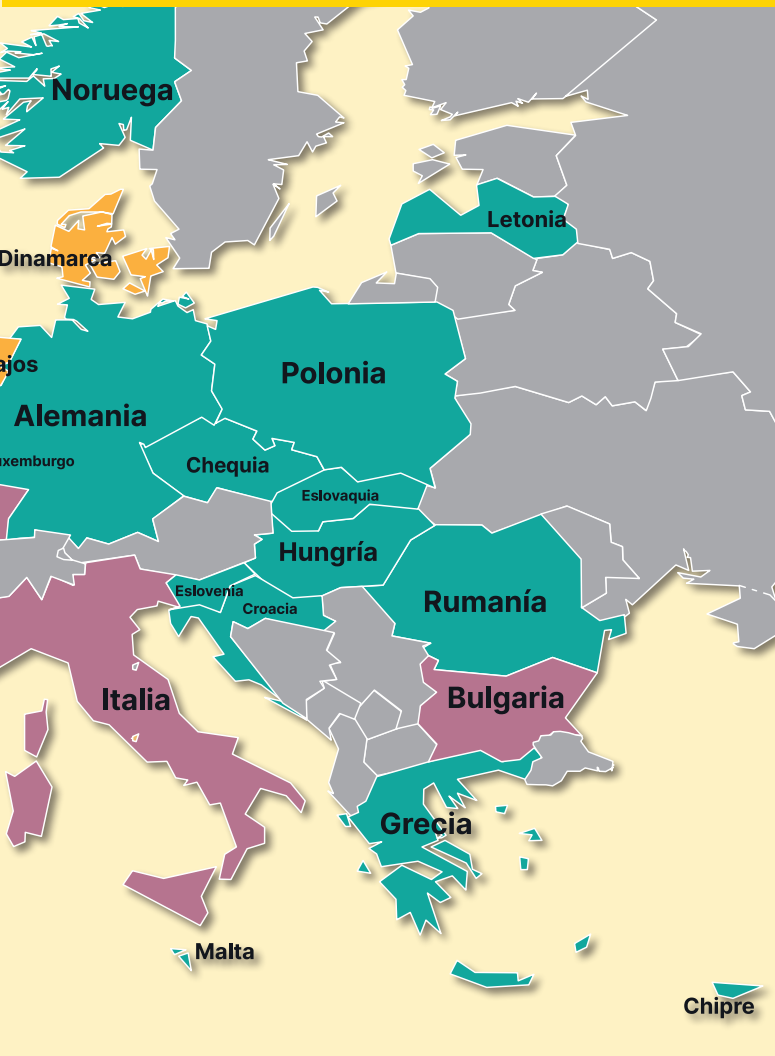
El permiso por puntos ha jugado un papel clave en la disminución de estas cifras y se ha mostrado como una de las medidas más eficaces para mejorar la seguridad en las carreteras. Francia adoptó este sistema en 1992 y las muertes por siniestros de tráfico descendieron considerablemente, pasando de las 8.000 registradas en 1990 a 4.000 en 2006. En Italia, en sólo cinco años, las muertes se redujeron de 7.000 en 2001 a poco más de 5.000 en 2006.

LOS INICIOS

El carné por puntos empezó a utilizarse por primera vez en Alemania en 1974 y, vistos los buenos resultados, fue implementándose poco



a poco en otros países europeos. A partir de ese momento, comenzaron a percibirse cambios significativos y, hoy en día, más de una veintena de países europeos lo han incorporado en sus reglamentos. El funcionamiento no siempre es el mismo y hay diferencias depen-



Chipre

AÑADE DISEÑO Y COMUNICACIÓN



NI SUMAN NI RESTAN

En el caso de **Dinamarca y Países Bajos** es donde encontramos las diferencias más marcadas. Siguen utilizando los puntos, pero estos ni suman ni restan de un total, sino que funcionan por acumulación. Por ejemplo, en Dinamarca cuentan con el popularmente conocido como *klippekort* (bono o tarjeta). Se empieza con cero puntos y, si se comete una infracción grave, el conductor recibe un punto, que tendrá una vigencia de tres años. Si se acumulan tres puntos en tres años (dos puntos para los conductores noveles), se retirará el permiso de conducir y el conductor deberá volver a examinarse tanto de una prueba teórica como de una práctica.

En Países Bajos cuentan con dos modelos: uno enfocado a los conductores noveles, llamado

permiso provisional, y otro general, por puntos de penalización, que aplica a todos los conductores (incluidos los noveles). El que tiene como objetivo a los nuevos conductores es más estricto, y durante los primeros cinco años de carné reciben puntos con mayor facilidad.

En el general, si un conductor que tiene ya un punto de penalización en su expediente comete otra falta grave en el plazo de cinco años, le será suspendido temporalmente el permiso de conducir. En casos muy graves, las autoridades podrían retirarle el carné de conducir y tendría que volver a examinarse. Además, el nuevo permiso contaría desde el inicio con un punto de penalización. En Países Bajos, el sistema es especialmente estricto con la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.



tre países, ya que cada uno aplica una escala y un umbral diferentes. Nos gustaría que se produjera una armonización en toda Europa, de modo que los puntos de penalización asignados en un país también se aplicarían en los demás”.

Sin embargo, detrás de todos los sistemas de puntos subyace la misma idea: ante un número determinado de infracciones acorde con su gravedad, el conductor llega a un límite de puntos, se le retira la vigencia del permiso de circulación y tiene que esperar un tiempo o realizar un curso para recuperarlo. Por eso, además de la multa, en este sistema se incluye la educación vial, la formación y la sensibilización en los mecanismos de obtención de puntos.

Por otra parte, el sistema está en evolución continua para adaptarse a las necesidades del momento. Así, hoy en día, se presta especial atención a las sanciones vinculadas a las distracciones, sobre todo por el uso del teléfono móvil.

diendo del país y de sus particularidades normativas y culturales, como explica Antonio Avenoso, director ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC): “El número de puntos asignados por una infracción concreta no es directamente comparable en-

DIFERENCIAS

En muchos de los países europeos el sistema es muy parecido al nuestro, es decir, se empieza con un número determinado de puntos que se van perdiendo en función de la gravedad de la infracción. En otros, como en Alemania, es al revés. El conductor va sumando puntos hasta llegar al máximo permitido, que son ocho, y es entonces cuando se le retira automáticamente el permiso de conducción [ver mapa].

Sistemas diferentes, pero resul-

tados similares. A lo largo de los años, el permiso por puntos ha demostrado su eficacia al integrar en sí mismo un conjunto de estrategias orientadas al cumplimiento de las reglas, la formación y la sensibilización de los conductores, así como una equiparación más real entre ellos al estar basado en puntos. Un sistema que funciona, independientemente del país del que se trate, como lo demuestran las cifras y su progresiva implantación en todo el continente y fuera de él.

LA FLEXIBILIDAD DEL SISTEMA PERMITE
ADAPTARLO A LAS **SITUACIONES FUTURAS**

Con puntos hacia la Visión Cero

Durante la vigencia del permiso por puntos hemos comprobado su efectividad. Su concepción como un instrumento flexible le permite adaptarse a los retos de los nuevos modos de desplazamiento o la integración europea, y seguir siendo una herramienta válida para el futuro.

Después de 20 años, el esquema de penalización de determinadas infracciones viales con la pérdida de puntos se ha ganado un puesto entre las medidas de la estrategia de seguridad vial para los años 2030-2050. Después de haber contribuido de forma esencial a la reducción de más de un 50 % la mortalidad y la lesividad viales desde su implantación en 2006 (de 4.104 fallecidos en ese año a 1.785 en 2024), es el momento de que siga evolucionando conforme lo hace la movilidad y la normativa que la regula.

En este sentido, en la actualidad, después de 72.186.575 puntos perdidos en más de 20 millones de sanciones a lo largo de 20 años, el

sistema debe acoplarse a los cambios que se prevén en la regulación, como ha sucedido desde su entrada en vigor. Ahora las reformas estarán enfocadas al posible endurecimiento ante la reincidencia o a las propuestas para aumentar las sanciones de infracciones como el exceso de velocidad, el uso del móvil al volante o no hacer uso de los cinturones de seguridad. [Ver recuadro sobre la evolución de las sanciones].

EN EL HORIZONTE

Las variaciones que podrían introducirse en el permiso por puntos respecto a los casos de personas que persisten en adoptar conductas como el uso del móvil al volante o la conducción bajo los efectos del alcohol estarían dirigidas a establecer medidas más severas para este tipo de infractores.

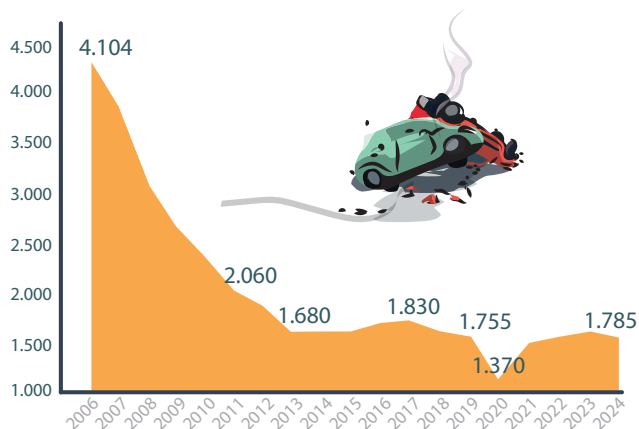
Pero la evolución no vendrá sólo del avance normativo. Gracias a las



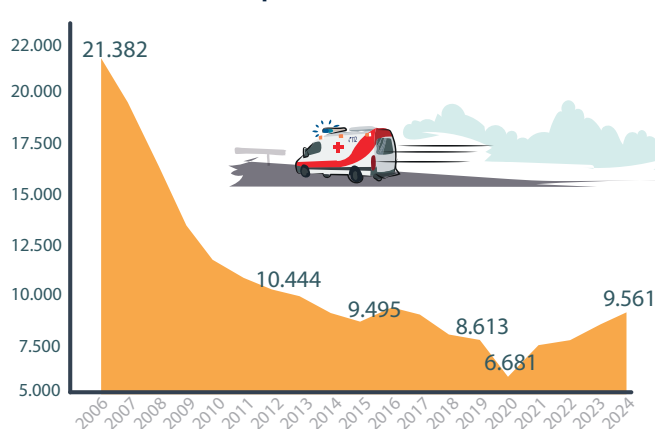
Evolución de la mortalidad y la lesividad viales (2006-2024)

En los primeros cinco años de vigencia del carné por puntos el número de fallecidos y de heridos graves había descendido ya a menos del 50 %. Exceptuando los años afectados por la pandemia del Covid, 2013 fue el año con menos fallecidos de la serie y 2015 registró el menor número de heridos hospitalizados.

Personas fallecidas



Personas heridas hospitalizadas





PUNTOS PERDIDOS POR LAS INFRACCIONES MÁS FRECUENTES (2006-2024)

VELOCIDAD	24.410.448
ALCOHOL	9.286.306
SEMÁFORO EN ROJO	8.486.956
TELÉFONO MÓVIL	7.282.425
CINTURÓN/SRI	6.920.223
DROGAS	2.565.702
STOP/CEDA PASO/PRIORIDAD PASO	2.192.784
CONDUCCIÓN TEMERARIA	1.120.200
CASCO	884.389

En el futuro cercano, el sistema sancionador seguirá acoplándose a las propuestas de modificación que salgan adelante y que afecten a las conductas de las personas al volante y a las que son censurables y peligrosas para la circulación en general. Dentro de este apartado encontramos la propuesta de reba-

ja a 0,2 g/l de la tasa máxima de alcohol en sangre permitida para conducir, que, a pesar del consenso existente entre los reguladores del tráfico y la sociedad civil, no ha sido todavía aprobada. Si finalmente se fijara este nuevo marco, el permiso por puntos deberá ser modificado en el mismo sentido.

nuevas tecnologías y la digitalización hoy ofrece otras posibilidades de soporte más allá del papel. Así, la aplicación MiDGT permite llevar el permiso en el móvil en formato electrónico y la consulta del saldo de puntos puede realizarse tanto 'on line' como a través de esta app puesta en marcha por la DGT. Además, las experiencias en la digitalización de los datos y los registros de vehículos y conducto-

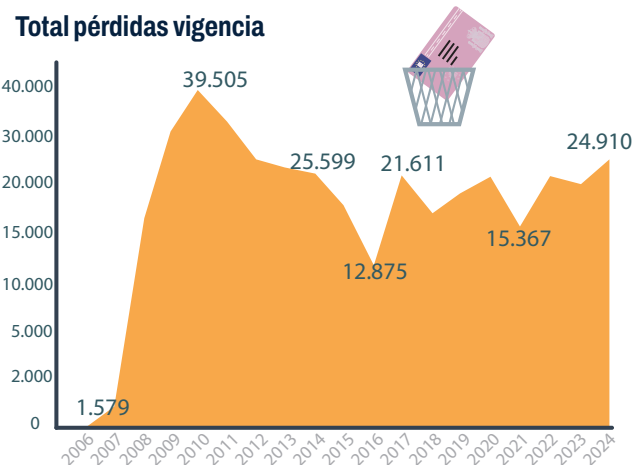
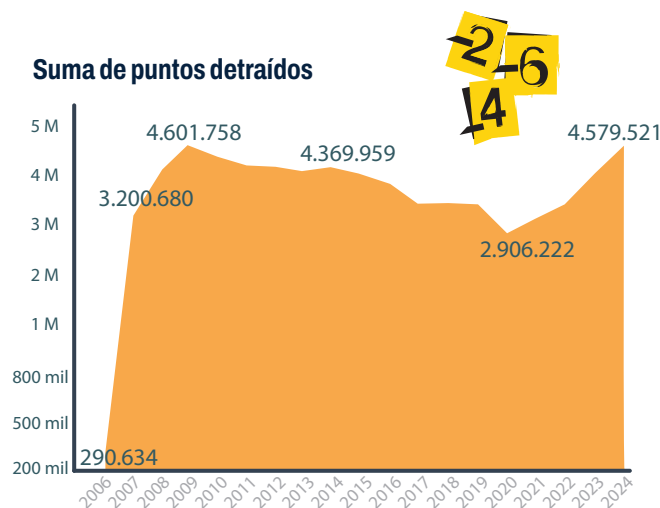
res, permiten también vislumbrar un futuro que incida en la consolidación de un verdadero espacio de seguridad vial europeo. El objetivo es que no haya impunidad ante las infracciones viales cometidas por los conductores en otros países de la UE diferentes a aquel del que proceden, y para ello se cuenta con la posibilidad de compartir datos para iniciar un procedimiento sancionador que refuerza la coopera-

ción entre los países a la hora de identificar a los conductores. La cuestión es que responder a las exigencias planteadas en la nueva Directiva 2024/3237 es uno de los principales retos a los que se enfrenta el sistema sancionador en la

búsqueda de una mayor eficacia, coordinación y justicia, porque el permiso por puntos, más allá de la sanción, busca modificar conductas que permitan desarrollar la conciencia de verdaderos ciudadanos responsables en seguridad vial.

Evolución de la pérdida de puntos y pérdida de vigencia del permiso

El año 2009 fue en el que los conductores españoles perdieron más puntos. Hacía 3 años desde la entrada en vigor del sistema. Hoy las cifras son similares: en 2024 se perdieron 4,5 millones de puntos y casi 30.000 conductores perdieron todo su crédito y con él, la vigencia de su permiso.



20 años
salvando
vidas

Permiso
por puntos



20.º aniversario del
permiso por puntos