

# BALANCE DE LA INFLUENCIA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS EN LA MORBIMORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA

## REVIEW OF THE INFLUENCE OF THE DRIVE LICENSE POINTS ON THE ROAD ACCIDENTS MORBIMORTALITY IN SPAIN

Adam A.  
Profesora Asociada  
Unidad Docente de Medicina Legal y Forense  
Universitat de València

Correspondencia: aurora.adam@uv.es

**Resumen:** En el presente trabajo se ha tratado de realizar una revisión de los datos sobre siniestralidad vial en España que se han observado en los últimos años, especialmente tras la aplicación del permiso por puntos. Tras pasar casi seis años desde su entrada en vigor, es momento de realizar una crítica acerca de la eficacia de éste, tanto en la reducción de dicha siniestralidad como en la influencia que ha podido tener sobre el comportamiento de los conductores.

**PALABRAS CLAVE:** accidente de tráfico terrestre, permiso por puntos, siniestralidad, seguridad vial.

**Abstract:** In this paper we tried to conduct a review of data about road accidents in Spain watched in recent years, especially after the implementation of the drive license points. After nearly six years since it entered into force, we consider it is time to make a review about its efficiency, both in reducing accidents as well as having an influence on drivers' behavior.

**Keywords:** road accident, driver license points, accidents rate, road safety.

### INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico han supuesto una auténtica pandemia que acaba con la vida de millones de personas anualmente.

El accidente de tráfico se define como el hecho súbito, violento e inesperado en el que median uno o más vehículos y del que derivan lesiones o trastornos para las personas.

- Las características básicas de un accidente de tráfico son las siguientes:
- Es producido por uno o más vehículos de motor.
- Provoca trastornos o lesiones en los conductores, acompañantes o peatones implicados.
- Tiene lugar en el medio terrestre.

Los accidentes de tráfico terrestre, tienen gran interés médico legal, debido a diferentes razones:

1. Aumento de la densidad de circulación, que conlleva más accidentes tanto en ciudad como en carreteras.
2. Amplia variedad de vehículos, con distintas características, dando lugar a diferentes modalidades de accidentes.
3. Modificación en el cuadro lesivo del atropello, en cuanto al tipo de lesiones, como al modo de producirse.
4. Creación del delito de circulación como nueva figura jurídica.

La frecuencia de los accidentes de tráfico terrestre, ha alcanzado cifras impresionantes. El 20% de las personas que mueren entre 15-50 años, son resultado de este tipo de accidentes (1).

A pesar de que los automóviles van provistos cada vez de más medidas de seguridad, siguen aumentando el nº de accidentes de circulación.

Puede orientarnos sobre la magnitud del problema, el que cada 50 segundos tiene lugar una víctima mortal a causa de este tipo de accidentes, unos 1780 muertos diarios (2).

En España, con respecto a Europa, en 2001 ocupaba el puesto 18 dentro de los 27 de la actual Unión Europea. Las cifras sufrieron un gran cambio, pasando en 2010 a ocupar el puesto número 9, por debajo de la media europea (3).

En los últimos años se ha experimentado un descenso sustancial tanto en las cifras de heridos como en las de fallecidos. Los siguientes factores han sido esenciales:

- *Según los meses del año.* En todos los meses han descendido las cifras de fallecidos, excepto en agosto, septiembre y octubre. El máximo suele darse en los meses de mayo y junio, siendo el mínimo en noviembre.
- *Según el tipo de vía.* En carretera convencional es donde se sigue registrando mayor nº de víctimas mortales, el 75% del total. La autopista es el tipo de vía que ha experimentado la mayor reducción de muertos.

- *Según el tipo de accidente.* Las salidas de vía siguen siendo el accidente mortal más frecuente, seguido de la colisión frontal y fronto-lateral.
- *Por grupos de edad.* El nº de víctimas mortales presenta descensos en todos los grupos, siendo los descensos más importantes los producidos en niños hasta 14 años.
- *Según el tipo de vehículo.* Ha habido un aumento de víctimas mortales en motocicleta. Los mayores descensos se han registrado en turismos.

Las causas que motivan los accidentes de tráfico son variadas y difíciles de establecer de modo absoluto, por cuanto pueden incidir más de una causa en su producción.

De modo general se puede decir que están implicados cuatro factores claves que no actúan por separado, sino imbricados en diversa proporción en cada accidente y que son:

- *Las personas o factor humano.* Presente en 75-96% de los accidentes.
- *El lugar.* Representa del 7 al 12% de los accidentes, aumentando al 28% si se consideran condiciones adversas meteorológicas.
- *El tiempo.* Afecta al 2% de los accidentes, refiriéndose, por una parte al meteorológico (como la niebla o la lluvia) y, por otra, al cronológico (como festivos o fines de semana).
- *El vehículo.* Se le achacan del 1'5 al 8% de los accidentes.

La magnitud de estas cifras convierte a la siniestralidad en tráfico en una cuestión de vital importancia y exige de todos los agentes sociales el desarrollo y la implementación de estrategias de prevención eficaces, dirigidas principalmente a aquellos elementos del sistema de tráfico que se relacionan con mayor frecuencia en la accidentalidad vial.

#### **EL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS**

Son diferentes los factores que pueden influir en la producción de los accidentes de tráfico y, por tanto, diferentes las vías en las que se puede incidir para tratar de disminuir su morbimortalidad.

Así, por ejemplo, se puede mejorar el estado de las vías, la señalización y el entorno de las mismas, la tecnología de los vehículos, etc. Son numerosos los esfuerzos que se están realizando, tanto a nivel nacional como internacional, dirigidos a lograr unas vías y unos vehículos tecnológicamente más desarrollados y, por tanto, más seguros.

Aun así, diversos estudios, con metodologías diferentes, han mostrado que es el factor humano el elemento que permite explicar la gran mayoría de los accidentes de tráfico, con porcentajes entorno al 75-95% de los accidentes de tráfico. Estas cifras convierten al

comportamiento del conductor en el principal objetivo de buena parte de las intervenciones y en un factor principal a estudiar en el campo de la Medicina Legal.

Entre las medidas que se han adoptado para afrontar este problema se encuentra la implantación del llamado *sistema de permiso y licencia de conducción por puntos*. Se encuentra dirigido a reducir el número de infracciones de tráfico que se cometen en las vías públicas, complementa el sistema sancionador existente hasta la fecha y que únicamente castigaba la comisión aislada de infracciones, añadiendo la pérdida de vigencia del permiso de conducción como una penalización específica para la multireincidencia.

La eficacia del permiso por puntos viene avalada por algunos estudios internacionales, en los que se ha comprobado el impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de las víctimas mortales inmediatamente después de su puesta en marcha, como por ejemplo el estudio de Haque de 1990 (4), Farchi et al en 2007 (5) y Zambon et al de 2008 (6).

Los detalles sobre el modelo español de permiso por puntos se encuentran recogidos, principalmente, en la LEY 17/2005, de 19 de julio (7), por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; y en la ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio (8), por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

El permiso por puntos supuso un cambio importante en el sistema de sanciones en materia de tráfico, de circulación de vehículos de motor y de seguridad vial. Después de más de cuatro años de su implantación y para hacer los ajustes necesarios sobre todo en materia de procedimiento sancionador, se aprobó la Ley 18/2009, de 23 de noviembre (9), por la que se modificaba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial aprobado por el Real decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo (10), en materia sancionadora.

La comisión de una infracción de tráfico comporta, según el tipo de infracción, las consecuencias siguientes:

- Sanción económica que, según el tipo de infracción, puede ser:

- Leve: hasta 100 €.
- Grave: 200 €.
- Muy grave: 500 €.

- Las infracciones de velocidad se sancionan según el cuadro del anexo IV de la Ley 18/2009 (9).

La cuantía económica de estas infracciones se puede incrementar en un 30% atendiendo a la gravedad y la trascendencia del hecho, los antecedentes de la persona infractora y su condición de reincidente, el peligro potencial creado y el criterio de proporcionalidad.

El artículo 67 de la Ley 18/2009 (9) mencionada recoge otros supuestos de infracciones calificadas que se sancionan con importes más elevados.

En resumen, el permiso por puntos trata de conseguir los siguientes efectos:

**Efecto selectivo:**

Apartar de la circulación específicamente a los infractores multirreincidentes. Estos conductores no son numerosos, pero su comportamiento al volante es considerado de alto riesgo de accidente.

**Efecto disuasorio:**

Capacidad para relacionar la reincidencia en la comisión de infracciones con una sanción más severa, como es la pérdida de vigencia del permiso de conducir, y con las consecuencias que de ello se derivan. Se considera que la disuasión es uno de los principales efectos del permiso por puntos sobre los conductores.

**Efecto incentivo:**

Algunos conductores pueden sentirse motivados por conservar íntegro el crédito de puntos, especialmente si el sistema se acompaña de incentivos explícitos por parte de la Administración u otros agentes implicados (por ejemplo, bonificaciones por parte de las compañías de seguros), o simplemente por dar una imagen socialmente positiva de sí mismos.

**Efecto educativo:**

El sistema de permiso por puntos tiene también un claro efecto educativo sobre los conductores,

principalmente por dos razones. Primero, el catálogo de infracciones y los puntos detráidos por cada una de ellas indican a los usuarios de vehículos con motor cuáles son los comportamientos más peligrosos en el tráfico. Además, la mayoría de sistemas de permiso por puntos permiten a los conductores recuperar algunos puntos y/o el permiso de conducir, siempre que acudan a unos cursos de rehabilitación sobre la normativa de tráfico y sobre seguridad vial.

**IMPACTO DEL PERMISO POR PUNTOS**

Se puede observar el efecto que han tenido los últimos cambios legislativos desde diferentes puntos de vista.

**Las cifras en los accidentes**

Durante el primer año de existencia del permiso por puntos en España, desde su entrada en vigor el 1 de julio de 2006 hasta el 30 de junio de 2007, se pudo constatar una reducción del 14,6% en la mortalidad en carretera. Durante el mismo periodo en el año anterior la reducción había sido del 4,9% (11).

En la siguiente tabla puede observarse la evolución de las víctimas mortales a 24 horas en accidentes en carretera, en periodos comprendidos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de cada año, desde el año 2000 al 2011, este inclusive, además de la tasa de variación respecto al año anterior, pudiendo observarse esta evolución tras la entrada del permiso por puntos (12):

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Fallecidos</b>	<b>4241</b>	<b>4067</b>	<b>3967</b>	<b>3993</b>	<b>3464</b>	<b>3268</b>
<b>Tasa de variación (%)</b>		<b>-4'1</b>	<b>-2'45</b>	<b>0,65</b>	<b>-13,2</b>	<b>-5,66</b>

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Fallecidos</b>	<b>2989</b>	<b>2741</b>	<b>2180</b>	<b>1903</b>	<b>1729</b>	<b>1479</b>
<b>Tasa de variación (%)</b>	<b>-8'54</b>	<b>-8'3</b>	<b>-20,5</b>	<b>-12,7</b>	<b>-9,14</b>	<b>-14,5</b>

Se pueden observar los ligeros descensos, con la excepción del 2004, que se mantuvieron hasta el 2006, iniciando una tendencia de mayor descenso en la mortalidad en carretera.

Es probable que el permiso por puntos no fuera el único factor que influyó en este cambio de tendencia

en la siniestralidad, pero tampoco resulta demasiado aventurado afirmar que fue el más importante. A partir de julio de 2006 la mortalidad mensual en las carreteras experimentó una reducción sistemática y manifiesta durante varios meses consecutivos en prácticamente todo el territorio nacional, sin que ningún otro evento ocurrido

entre junio y julio de ese año pueda explicarlo completamente.

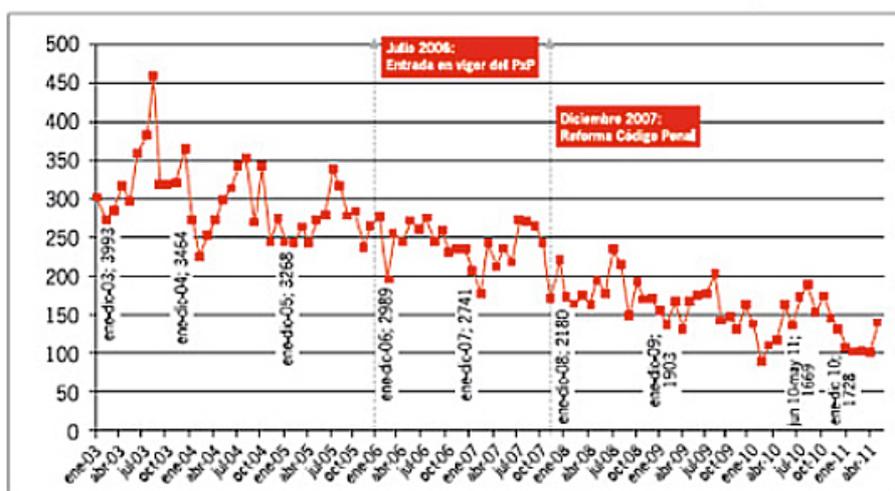
En 2007 las cifras de descenso en la mortalidad siguieron aumentando, con bajada del 8'3%. En el 2008 el descenso de víctimas mortales fue todavía mayor, con un 20'5%.

Ya en fechas más próximas, en 2011 se produjeron en España 1338 accidentes mortales en carretera. Fallecieron 1479 personas dentro de los 30 días siguientes al accidente y 7069 resultaron lesionados graves, es decir, necesitaron más de 24 horas de

hospitalización. Se dio un descenso en un 14'5% respecto al año anterior, pudiéndose constatar un descenso en un 54'74% de fallecidos en carretera, con respecto al 2005, por tanto en el periodo de vigencia del permiso por puntos.

En la siguiente tabla se muestra la evolución del número de víctimas mortales a 24h en carretera entre enero de 2003 y abril de 2011, señalando específicamente los momentos en que se dieron cambios legislativos. Se señala la entrada en vigor del permiso por puntos (13).

Víctimas mortales en carretera (24 h) mensuales diciembre 2003 - junio 2011



Fuente: DGT 2011

### El comportamiento en los conductores

En diciembre 2008 se realizó un informe sobre la percepción que tenían los conductores sobre la influencia que había tenido el permiso por puntos en su propio comportamiento, mediante una serie de encuestas (14).

Los resultados obtenidos parecían indicar, en primer lugar, que se produjo un cambio moderado, aunque relevante, en el comportamiento de los conductores como consecuencia de la entrada en vigor del permiso por puntos. Apenas un tercio de los conductores respondieron que no había cambiado en absoluto, aunque quizás algunos de ellos ya conducían de acuerdo con las normas de tráfico, y cerca del 40% de los entrevistados reconoció haber modificado su comportamiento al volante de una forma intensa (puntuación entre 5 y 10).

Por otro lado, aquellos conductores que afirmaron haber recibido una multa en el último año, manifestaron un mayor cambio comportamental con el permiso por puntos que aquellos conductores que afirmaron no haber recibido ninguna multa.

Según este estudio, los comportamientos infractores que se han reducido en mayor medida han sido los excesos de velocidad, tanto en carretera como en ciudad, seguidos del uso inadecuado del teléfono móvil al volante.

En los cinco años siguientes a la entrada en vigor del permiso por puntos se han duplicado los controles de alcoholemia, reduciéndose los positivos a la mitad, del 4% al 1'8%. También hay dos millones más de usuarios que usan el cinturón de seguridad de forma habitual, subiendo de un 47% en 2006 a un 97% actual en su uso en los asientos delanteros. Es especialmente llamativo el uso de casco en motocicletas, con un incremento del 99%. Dependiendo del tipo de vía también se ha visto un descenso de la velocidad en 2 o 3 Km/h. (15).

### Los resultados de las infracciones

Según los datos aportados por el Ministerio del Interior (15), en cinco años del permiso por puntos, el 16% de los conductores fueron sancionados por cometer alguna infracción sancionada con puntos, de los cuales el 4% han sido infractores reincidentes, siendo sancionados dos o más veces. Sólo el 0'43% del censo total ha perdido el permiso de conducir. 681 de estos conductores lo han perdido en dos ocasiones.

El 79% de los conductores infractores son hombres, frente al 21% de mujeres. El grupo de edad más sancionado es el comprendido entre los 25 y los 34 años.

Los excesos de velocidad representan un 48% de las sanciones, un 12% por el no uso de cinturón de seguridad o casco, 11% por consumo de alcohol y, por último, un 10% debido al uso manual del teléfono móvil.

También es preciso destacar que más de 20 millones de conductores no han infringido la ley en los tres primeros años, siendo beneficiados con 2 puntos de bonificación, acumulando un total de 14. Además, 1.800.000 consiguieron recuperar su saldo total de puntos al pasar más de 2 años sin sanción.

En cuanto a los cursos de recuperación parcial o total de puntos, se han registrado 163.768 asistentes a los cursos de recuperación, de los cuales, un 52% han asistido a cursos de recuperación parcial y el restante 48% de recuperación total. Dentro de este último grupo, la mitad han asistido por sentencia judicial y la mitad restante por haber agotado los puntos.

### CONCLUSIONES

Este sistema, recomendado por los principales organismos internacionales de referencia en el campo de la Seguridad Vial, ha sufrido una notable expansión en los últimos años y es considerado como una estrategia eficaz para lograr una reducción significativa de las infracciones y de los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

En los últimos años ha sido evidente el descenso del número de accidentes de tráfico, como así el de víctimas tanto mortales como no mortales.

Cabe preguntarse si este descenso ha sido debido solamente a la introducción del permiso por puntos o ha habido otros factores influyentes.

La tendencia al descenso de morbilidad y de número de accidentes empezó a darse desde antes de la introducción del carné por puntos, en los años 2003 y 2004 ya eran evidentes, acusándose todavía más a partir de la entrada en vigor de la nueva normativa.

Hay determinados factores que parecen ser los más influyentes a la hora de la prevención de los accidentes que provocan cambios de conducta:

- Conciencia de los peligros en la carretera.
- Instalación de cámaras de control de velocidad.
- Aplicación más estricta de la ley.
- Campañas preventivas.
- Posibilidad de perder puntos.
- Accidente de tráfico sufrido por alguien conocido.
- Implicado personalmente en un accidente de tráfico.
- Cambios en el precio del combustible y medio ambiente.

Precisamente, uno de los objetivos del permiso por puntos es influir en estos cambios de conducta mediante la reeducación vial, especialmente de los individuos que cometan infracciones. Este parece haber sido uno de los principales avances que ha supuesto su entrada en vigor, suponiendo, además, un importante factor de prevención.

Según los últimos estudios realizados con respecto a la influencia que puede tener los cursos de

recuperación para los infractores, destaca que aquellos conductores que han realizado un curso, bien sea de recuperación parcial o total, su perfil se ve modificado completamente, reduciendo drásticamente el número de infracciones cometidas.

Se puede concluir que el permiso por puntos resulta una medida eficaz para reducir el número de infracciones que se cometen en el tráfico y, con ello, mejorar la Seguridad Vial. Además, parece haber influido en la modificación del comportamiento y la actitud de los conductores al volante, reduciendo el impacto en el número de accidentes, muertos y heridos que se producen en el tráfico.

Pero hay que tener en cuenta otros factores influyentes como las tendencias previas en la reducción de la siniestralidad, la evolución del parque de vehículos y las variaciones en los índices de movilidad, entre otros. Por lo tanto, se pone en duda el alcance real del impacto de esta medida legislativa si se tienen en cuenta el resto de factores.

Aun así es importante destacar que la tendencia sigue siendo la caída en la siniestralidad tras casi seis años de permiso por puntos. Cabe esperar que las reformas que le sigan mantengan las expectativas de conseguir unas carreteras más seguras y, sobre todo, una conducción más responsable. Nos va la vida en ello.

### BIBLIOGRAFÍA

1. GISBERT CALABUIG JA, Medicina Legal y Toxicología. 6ª Edición. Elsevier Masson. 2004.
2. AROCA MD, Estudio Médico Legal de los cuadros lesivos en los accidentes de tráfico. [tesis doctoral], Valencia, Universitat de València; 2005.
3. MINISTERIO DEL INTERIOR. Principales cifras de siniestralidad vial. España 2010. Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2011
4. FARCHI S, CHINI F, ROSSI PG, CAMILLONI L, BORGIA P, GUASTICCHI G. Evaluation of the health effects of the new driving penalty point system in the Lazio Region, Italy, 2001-4. Injury Prevention. 2007; 13, 60-64.
5. HAIR JF, ANDERSON RE, TATHAM RL, BLACK WC. Multivariate data analysis. Prentice Hall. New Jersey. 1999.
6. HAQUE M.O. Evaluation of the demerit points system in deterring traffic offenses. Evaluation Review. 1990; 14(1), 22-41.
7. LEY 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. BOE n. 72 de 20 de julio de 2005.
8. ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o

- licencia de conducción. BOE n. 190 de 10 de agosto de 2005.
9. LEY 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. BOE n. 283 de 24 de noviembre de 2009.
  10. REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE n. 63 de 14 de marzo de 1990.
  11. Valoración de un año de permiso por puntos en España y Cataluña. Una primera aproximación. RACC. Junio 2007.
  12. MINISTERIO DEL INTERIOR. Indicador rápido de accidentabilidad en carretera. Año 2011. Dirección General de Tráfico. Observatorio nacional de seguridad vial. 2012.
  13. MINISTERIO DEL INTERIOR. 5 años del permiso por puntos. Dirección General de Tráfico. Observatorio nacional de seguridad vial. 2011. P.55.
  14. MONTORO L, ROCA J, TORTOSA F. Influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante: percepción de los conductores. *Psicothema* 2008; 20 (4): 624-658.
  15. MINISTERIO DEL INTERIOR. Balance 5 años del Permiso por Puntos [Nota de prensa 30 de junio de 2011]. Dirección General de Tráfico. Observatorio nacional de seguridad vial.