



Consulta pública previa

“Permiso por Puntos”:

Anteproyecto de Ley por el que se modifica el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la modificación de la Orden Ministerial, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado por Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se plantea el siguiente cuestionario: Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones sobre los aspectos planteados en este cuestionario, **hasta el día 14 de septiembre**, a través del siguiente buzón de correo electrónico: participacion.normativa@dgt.es.

Antecedentes de la norma	La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 establece, como indicador principal en materia de siniestralidad a conseguir al final de la presente década, bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes. Si bien en los primeros años de aplicación de la Estrategia se llegó a conseguir esta cifra, los datos consolidados de los 4 últimos años vienen marcando
---------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>una tendencia consolidada de ligero aumento, que se ha concretado en una tasa de 39 fallecidos por millón de habitantes en el año 2017. Esto significa, además, que la posición relativa de España ha descendido dentro del contexto de la Unión Europea, al pasar de una 5ª posición a la actual 8ª.</p> <p>Es necesario implementar medidas estructurales que reconduzcan la situación, y dentro de las de carácter legislativo, se ha constatado que el permiso por puntos es la herramienta más eficaz para contribuir a reducir la siniestralidad.</p> <p>El comúnmente conocido como permiso por puntos, aprobado por la Ley 17/2005, de 19 de julio, entró en vigor el 1 de julio de 2006, y en el periodo 2005-2008 contribuyó de manera directa a una sensible reducción de la accidentalidad en las vías públicas. En el año 2009 (Ley 18/2009, de 23 de noviembre), se realizó un primer y mínimo ajuste en el catálogo de infracciones, coincidiendo con una profunda reforma del procedimiento sancionador de tráfico, y la Ley 6/2014, de 7 de abril, acometió únicamente retoques técnicos.</p>
Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma	<p>Principalmente:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Revisar las infracciones que detraen puntos con objeto de adecuar el catálogo a las infracciones que ponen más en riesgo la seguridad vial.▪ Actualizar la regulación relativa a los centros y a los cursos de sensibilización y reeducación vial, con objeto de mejorar la eficacia de los mismos a partir de la experiencia acumulada en los años de vigencia del sistema. Se constata que existen alumnos que tienen que repetir la realización de los cursos, y es necesario incidir en aquellos aspectos que requieren de mejora.▪ Mejorar la regulación relativa a los infractores no residentes desde el punto de vista de su inclusión en el sistema de puntos.▪ Simplificar algunos aspectos de funcionamiento del sistema que no estaban aportando valor, pero sí complejidad.
Necesidad y oportunidad de su aprobación	<p>La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 establece como indicador básico que la cifra de fallecidos por millón de habitantes en siniestros de tráfico en el año 2020 debe ser inferior a 37. Dado que faltan dos años para llegar a esa fecha, es necesario acometer cambios legislativos significativos que permitan revertir la actual tendencia de aumento de siniestralidad que se constata en los últimos 4 años.</p> <p>Es necesaria una reforma legal, dado que otras medidas no normativas no tendrían un impacto significativo.</p>

Objetivos de la norma	<ol style="list-style-type: none">1. Adecuar las infracciones que detraen puntos a la realidad de los comportamientos peligrosos de hoy en día.2. Mejorar la eficacia de los cursos de sensibilización y reeducación vial.3. Establecer cauces para el conocimiento de la habilitación legal para conducir en los conductores profesionales.
Posibles soluciones alternativas regulatorias	<p>El Anexo II (Catálogo de infracciones que detraen puntos) puede ser modificado reglamentariamente, de acuerdo con la habilitación contenida en la Disposición Final del texto refundido. Pero como el resto de los preceptos relativos al permiso por puntos requieren modificación legal, se incluye todo en un único proyecto normativo.</p> <p>Posteriormente será necesario desarrollar una nueva Orden Ministerial relativa a los centros y a los cursos de sensibilización y reeducación vial.</p>
Posibles soluciones alternativas no regulatorias	<p>No se contemplan medidas que den resultados a corto plazo. Incrementar la vigilancia en vías urbanas e interurbanas por parte de agentes de la autoridad, u otras medidas de vigilancia y disciplina del tráfico no aportarían resultados significativos a corto plazo, además de ser una medida no viable en términos generales.</p>