

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT Dirección General de Tráfico

20.º aniversario del permiso por puntos

VEINTE AÑOS DEL PERMISO POR PUNTOS

20 años salvando vidas.

permiso por puntos

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
C/ Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado (CPAGE): https://cpage.mpr.gob.es

N.I.P.O. (en línea) : 128-26-026-1

Maquetación y producción gráfica: Cuatro Tintas y un Pantone S.L.

ÍNDICE

ÍNDICE **3**
PRÓLOGO **5**
INTRODUCCIÓN **7**
1. PRINCIPALES APRENDIZAJES TRAS 20 AÑOS **9**
2. MARCO ESTRATÉGICO Y EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL **13**
2.1. Dos décadas de avances en seguridad vial 14
2.2. El permiso por puntos en el contexto europeo 19
3. EL PERMISO POR PUNTOS EN ESPAÑA **23**
3.1. Cómo se gestó: los antecedentes 24
3.2. Funcionamiento del sistema 26
3.3. Situación actual y evolución del sistema 27
3.4. Evolución normativa 29
3.5. Mecanismos sancionadores 30
3.6. La reeducación como herramienta de cambio conductual 34
3.6.1. Cursos de sensibilización y reeducación vial 34
3.6.2. Cursos de conducción segura y eficiente 38
4. EVALUACIÓN DE LA EFECTIVIDAD DEL PERMISO POR PUNTOS **41**
4.1. Impacto en la siniestralidad 42
4.2. Percepción social y legitimidad del sistema 44
4.3. Integración institucional y gobernanza multinivel 45
5. RETOS Y EVOLUCIÓN FUTURA DEL PERSMISO POR PUNTOS **49**
ANEXO I. ACRÓNIMOS **51**
ANEXO II. EVOLUCIÓN DE MEDIDAS POR NORMA. **53**
Fase inicial (2006-2010) 53
Fase de revisión (2011-2015) 55
Fase de consolidación (2016-2023) 55
Fase de modernización (2024-2025) 56
ANEXO III: EVOLUCIÓN DEL CATÁLOGO DE INFRACCIONES QUE CONLLEVAN PÉRDIDA DE PUNTOS **59**
ANEXO IV. RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE SATISFACCIÓN SOBRE LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL **61**
ANEXO V. TABLAS **67**
REFERENCIAS DE LOS ESTUDIOS ANALIZADOS **80**

PRÓLOGO



Hace veinte años, España inició una transformación profunda en su política de seguridad vial con la implantación del permiso por puntos. Aquella decisión respondió a una necesidad urgente: reducir la siniestralidad en nuestras carreteras y promover un cambio cultural en la manera de entender la conducción y la responsabilidad individual al volante.

Dos décadas después, el sistema se ha consolidado como uno de los pilares fundamentales de la estrategia española de seguridad vial. Su eficacia ha demostrado que la combinación equilibrada entre sanción y educación constituye una herramienta poderosa para modificar conductas de riesgo, reforzar el cumplimiento de las normas y avanzar hacia una movilidad más segura.

El permiso por puntos ha contribuido a situar a España entre los países europeos con mejores indicadores de seguridad vial. Este progreso no puede atribuirse a una única medida, sino a un enfoque integral basado en la prevención, la vigilancia, la formación, la adaptación constante a los nuevos retos de la movilidad y al esfuerzo sostenido en el tiempo, en el que han participado múltiples actores desde distintos ámbitos. En este sentido, resulta obligado reconocer el papel de las administraciones públicas en sus diferentes niveles (estatal, autonómico y local), cuya coordinación y capacidad de adaptación han sido esenciales para garantizar la eficacia y la continuidad del sistema.

El sistema de puntos ha desempeñado un papel central al introducir un modelo innovador de responsabilidad individual, en el que cada conductor es consciente de que su comportamiento tiene consecuencias directas y acumulativas. En este sentido, la labor de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ha sido determinante para asegurar el cumplimiento de las normas y trasladar a la ciudadanía la importancia de una conducción responsable. Su trabajo diario, muchas veces discreto, constituye uno de los pilares fundamentales sobre los que se sustenta la seguridad en nuestras vías.

Uno de los elementos más relevantes del modelo español ha sido su dimensión educativa. Los cursos de sensibilización y reeducación vial han evolucionado hasta convertirse en una herramienta clave para promover cambios reales en las actitudes y hábitos de conducción. Las entidades formativas y el personal docente han convertido la reeducación vial en una herramienta eficaz para promover cambios duraderos en los comportamientos de los conductores. La incorporación de metodologías pedagógicas específicas y la participación de víctimas de siniestros de tráfico han reforzado su impacto, consolidando la formación como uno de los ejes del sistema.

Un reconocimiento especial merece la aportación de las víctimas de siniestros de tráfico y de sus asociaciones. Su testimonio ha contribuido de manera decisiva a humanizar las políticas de seguridad vial, recordando que detrás de cada dato hay personas, familias y proyectos de vida truncados. Su compromiso ha sido clave para reforzar la conciencia social y orientar las actuaciones hacia un objetivo común: evitar el sufrimiento evitable.

Finalmente, es imprescindible destacar la implicación de la ciudadanía, que ha asumido progresivamente los principios que inspiran el sistema. La elevada aceptación social del permiso por puntos y la evolución positiva de los comportamientos al volante reflejan que la seguridad vial no es solo una cuestión normativa, sino un valor compartido que forma parte de la convivencia.

Este informe recoge los principales resultados y aprendizajes acumulados durante estos veinte años de aplicación. Analiza la evolución normativa del sistema, su impacto en la siniestralidad, su aceptación social y su integración dentro de un marco más amplio de políticas públicas alineadas con el enfoque de Sistema Seguro y los objetivos internacionales de Visión Cero.

El futuro plantea nuevos desafíos: la digitalización del permiso de conducción, la irrupción de tecnologías avanzadas y la conducción automatizada, la persistencia de determinados comportamientos de riesgo o la necesidad de reforzar la formación continua. Frente a estos retos, el sistema de permiso por puntos seguirá evolucionando para mantener su eficacia y responder a una movilidad en constante transformación.

La experiencia española demuestra que la seguridad vial no depende únicamente de normas o sanciones, sino del compromiso colectivo de instituciones y ciudadanía. El permiso por puntos es un ejemplo de política pública eficaz cuando se basa en la evidencia, la adaptación continua y la confianza social.

A todas las personas e instituciones que han contribuido a este camino, nuestro más sincero agradecimiento. Gracias a ese esfuerzo conjunto, hoy España es un país más seguro en sus carreteras. Y gracias a ese mismo compromiso, será posible seguir avanzando hacia un objetivo compartido: que ninguna muerte en el tráfico sea aceptable.

Seguiremos trabajando para avanzar hacia un objetivo compartido: reducir de forma sostenida la siniestralidad y proteger la vida de todas las personas que utilizan nuestras vías.

Fernando Grande-Marlaska

Ministro del Interior

1 de julio de 2026

INTRODUCCIÓN



El sistema de permiso por puntos constituye uno de los instrumentos más relevantes incorporados a la política pública de seguridad vial en España durante las últimas décadas. Tras veinte años de aplicación, la acumulación de experiencia institucional, evidencia empírica y evolución normativa permite realizar un análisis integral que trascienda la descripción del sistema para examinar su diseño, funcionamiento y resultados desde una perspectiva estratégica.

El presente informe tiene como objetivo analizar la trayectoria del permiso por puntos desde su implantación en 2006 hasta la actualidad, evaluando su impacto en la seguridad vial, su evolución normativa, su integración dentro del ecosistema institucional y los aprendizajes derivados de su aplicación. El documento se apoya en datos estadísticos, estudios previos, análisis comparados y en la experiencia acumulada por las distintas administraciones implicadas en su desarrollo y gestión.

El enfoque adoptado parte de la consideración del permiso por puntos como un instrumento de gobernanza, en el que la combinación de mecanismos sancionadores, herramientas educativas y procesos administrativos configura un modelo orientado al cambio sostenido del comportamiento vial. Desde esta perspectiva, el análisis no se limita a los resultados cuantitativos en términos de siniestralidad, sino que incorpora también aspectos como la percepción social, la legitimidad del sistema y su capacidad de adaptación a nuevos desafíos.

Para facilitar su lectura, el informe se estructura en cinco bloques principales. En primer lugar, se identifican los principales aprendizajes aprendidos acumulados tras dos décadas de aplicación. En segundo lugar, se presenta el marco estratégico internacional y europeo de la seguridad vial, situando el desarrollo del permiso por puntos dentro de las tendencias globales. A continuación, se describe el diseño y funcionamiento del sistema en España, incluyendo su evolución normativa y sus principales mecanismos operativos. El cuarto bloque aborda la evaluación de su efectividad a partir de indicadores clave y evidencia disponible. Finalmente, se analizan los retos emergentes y las posibles líneas de evolución futura del sistema en el contexto de la transformación de la movilidad.

Este enfoque pretende ofrecer una visión integrada que permita comprender el papel del permiso por puntos no solo como herramienta sancionadora, sino como parte de un marco más amplio de políticas públicas orientadas a mejorar la seguridad vial y avanzar hacia los objetivos internacionales de reducción de la siniestralidad.

1 PRINCIPALES APRENDIZAJES TRAS 20 AÑOS



Tras dos décadas de aplicación, el sistema de permiso por puntos ha generado una experiencia acumulada que permite identificar una serie de aprendizajes relevantes para el diseño y la implementación de políticas públicas en materia de seguridad vial.

Más allá de su impacto directo en la reducción de la siniestralidad, el modelo ha demostrado el valor de combinar instrumentos normativos, educativos e institucionales dentro de un enfoque integral orientado al cambio de comportamiento y a la mejora sostenida de la seguridad en la movilidad.

La experiencia española muestra que los sistemas basados exclusivamente en sanciones tienen un impacto limitado si no se integran en un ecosistema institucional más amplio que combine vigilancia, educación, comunicación pública y legitimidad social.

La legitimidad social como factor clave de éxito

Uno de los elementos más determinantes en la consolidación del sistema ha sido su aceptación social. Desde su implantación, el permiso por puntos ha logrado respaldo ciudadano, lo que ha contribuido a reforzar su efecto disuasorio y su capacidad para influir en el comportamiento de los conductores. Según el Barómetro del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) de mayo de 2016[1], el 69,3 % de los encuestados consideraba que el sistema era una medida “buena” o “muy buena”. La percepción de equidad en la aplicación de las sanciones, la transparencia del sistema y la claridad de sus reglas han favorecido la interiorización de sus objetivos por parte de la sociedad. Esta legitimidad social ha permitido mantener el sistema a lo largo del tiempo y facilitar la introducción de reformas normativas sin generar una oposición significativa.

La combinación de sanción y educación como elemento central

La experiencia acumulada confirma que la eficacia del permiso por puntos radica en la integración equilibrada de medidas sancionadoras y educativas. La detracción de puntos actúa como un mecanismo disuasorio inmediato, mientras que los cursos de sensibilización y reeducación vial ofrecen una oportunidad para modificar actitudes y promover una conducción más responsable. Esta dualidad ha permitido superar un enfoque exclusivamente punitivo, incorporando herramientas orientadas a la prevención y al cambio de conductas a medio y largo plazo.

La necesidad de integración institucional y multinivel

El funcionamiento efectivo del sistema ha dependido en gran medida de la coordinación entre diferentes niveles de la Administración Pública y de la colaboración entre múltiples actores institucionales. La participación de ayuntamientos, fuerzas policiales, organismos autonómicos y entidades formativas ha contribuido a generar un ecosistema coherente que refuerza la eficacia del modelo. Esta integración ha permitido mejorar la calidad de los datos, ampliar la cobertura territorial del sistema y asegurar una aplicación homogénea de las medidas en todo el país.

[1] Centro de Investigaciones Sociológicas. (2016). Barómetro de mayo de 2016. CIS. Madrid. http://www.cis.es

La importancia de la adaptación normativa continua

A lo largo de sus veinte años de vigencia, el sistema de permiso por puntos ha evolucionado mediante sucesivas reformas legislativas que han respondido a los cambios tecnológicos, sociales y de movilidad. La actualización periódica del catálogo de infracciones, el endurecimiento de determinadas sanciones, la incorporación de nuevas herramientas formativas y la digitalización progresiva de los procedimientos han permitido mantener la eficacia del sistema frente a riesgos emergentes. Este proceso de adaptación constante se ha consolidado como una condición necesaria para garantizar su vigencia y su capacidad de respuesta.

El valor de la reeducación vial como herramienta preventiva

La evidencia acumulada muestra que la formación desempeña un papel esencial dentro del modelo. Los cursos de sensibilización y reeducación vial han demostrado su utilidad no solo como mecanismo de recuperación de puntos, sino también como instrumento preventivo capaz de generar cambios duraderos en el comportamiento de los conductores. La incorporación de metodologías pedagógicas específicas, la participación de víctimas de siniestros de tráfico y la adaptación de los contenidos a perfiles concretos de infractores han reforzado el impacto educativo del sistema, consolidando la formación como uno de sus pilares fundamentales.

En conjunto, estos aprendizajes reflejan que el éxito del permiso por puntos no reside únicamente en su diseño inicial, sino en su capacidad para evolucionar, integrarse en un marco más amplio de políticas públicas y combinar distintos instrumentos para abordar de manera eficaz la complejidad de la seguridad vial.

2 MARCO ESTRATÉGICO Y EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL



2.1. DOS DÉCADAS DE AVANCES EN SEGURIDAD VIAL

El rol de las Naciones Unidas en la mejora de la seguridad vial

Durante las últimas décadas, la seguridad vial ha experimentado una evolución profunda tanto en su conceptualización como en las herramientas utilizadas para su gestión. Si tradicionalmente las políticas públicas se centraban principalmente en la responsabilidad individual del conductor y en medidas reactivas basadas en la sanción puntual, progresivamente se ha consolidado un enfoque sistémico orientado a la prevención, la gestión del riesgo y la reducción estructural de la siniestralidad.

Un elemento clave de esta transformación ha sido el liderazgo de las Naciones Unidas en la configuración de un marco estratégico global. En 2011, la ONU declaró el **Decenio de Acción para la seguridad vial 2011–2020**, con el objetivo de reducir a la mitad las muertes y lesiones por siniestros de tráfico. Esta meta no se pudo alcanzar plenamente, por lo que se incorporó también en la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, reconociendo de este modo la seguridad vial como un componente esencial del desarrollo humano.

En febrero de 2020, se celebró la **III Conferencia Ministerial Mundial sobre seguridad vial**, organizada por el Gobierno de Suecia junto con la Organización Mundial de la Salud. Este evento sirvió para renovar el compromiso internacional en esta materia, mediante la firma de la "*Declaración de Estocolmo".* Este documento recoge el compromiso de los países firmantes para reducir en al menos un 50% las muertes derivadas de siniestros de tráfico en el periodo 2020 y 2030, y alcanzar la Visión Cero en 2050. Además, se subrayó la responsabilidad compartida entre Gobiernos, instituciones y ciudadanos; y propuso medidas concretas como la limitación de velocidad a 30 km/h en zonas urbanas.

Las conclusiones de esta Conferencia sirvieron como base para que la Asamblea General de la ONU proclamara posteriormente el **Segundo Decenio de Acción 2021–2030**, que mantiene el objetivo de reducir a la mitad las cifras de muertes y lesiones; e incluye la modernización de infraestructuras, la mejora de la seguridad de los vehículos, la prevención de errores humanos y la promoción de medios de transporte seguros y sostenibles.

En el año 2025, durante la **IV Conferencia Ministerial Mundial sobre seguridad vial**, se ha firmado la "*Declaración de Marrakech*", que ha servido para reforzar el papel de la seguridad vial como parte del desarrollo sostenible. Este documento promueve la elaboración de planes multisectoriales, la adopción de estándares comunes, la financiación estable y el seguimiento mediante indicadores comparables.

En conjunto, estas iniciativas reflejan la transición desde enfoques centrados exclusivamente en el cumplimiento normativo hacia modelos de gobernanza conductual, donde la gestión del comportamiento humano se convierte en un elemento central de las políticas de seguridad vial.



La Visión Cero

Los compromisos a nivel europeo se han alineado con las iniciativas promovidas por las Naciones Unidas. Europa ha desempeñado un papel fundamental en la evolución estratégica de la seguridad vial, consolidando progresivamente una aproximación basada en el principio ético de que ninguna muerte o lesión grave es aceptable en el sistema de transporte.

Este paradigma encuentra su origen en la iniciativa **Visión Cero**, impulsada por Suecia en 1997, que supuso un cambio radical respecto a los modelos tradicionales. Frente a la idea de que los siniestros son inevitables y atribuibles principalmente a errores individuales, la Visión Cero plantea que el sistema debe diseñarse teniendo en cuenta la inevitabilidad del error humano, redistribuyendo la responsabilidad entre usuarios, diseñadores de infraestructuras, fabricantes de vehículos y responsables públicos.

La **Declaración de La Valeta**, firmada en 2017, reforzó este compromiso al establecer como objetivo la reducción a la mitad el número de heridos graves en la Unión Europea para el año 2030, tomando como referencia los datos de 2020. Esta Declaración no solo consolidó la Visión Cero como marco ético, sino que también la convirtió en una hoja de ruta política para los Estados Miembros.

Además, la Unión Europea ha desarrollado desde el año 2000 una serie de **programas de acción decenales** que han marcado la evolución de la seguridad vial en el continente.

- El primer programa, vigente entre 2003 y 2010, se centró en reducir un 50% las muertes en carretera mediante la mejora de infraestructuras, la armonización normativa y la formación de conductores.
- El segundo programa, entre 2011 y 2020, mantuvo ese objetivo e incorporó el enfoque del Sistema Seguro, prestando especial atención a las personas usuarias vulnerables como peatones, ciclistas y motoristas.

- El marco actual, denominado "*EU Road Safety Policy Framework 2021–2030*", refuerza la Visión Cero y establece metas intermedias para los años 2030 y 2040. Este nuevo enfoque contempla la integración de tecnologías avanzadas en los vehículos, la digitalización de los sistemas de control, la mejora de la respuesta ante siniestros, la protección de colectivos vulnerables y la cooperación multidisciplinar entre los Estados miembros.

Este marco refuerza la transición hacia instrumentos de gestión basados en datos, tecnologías digitales y mecanismos de disuasión progresiva, entre los que destacan los sistemas de permiso por puntos como herramientas orientadas a modificar comportamientos de riesgo de forma sostenida en el tiempo.

Las estrategias de seguridad vial en España

Desde el inicio del siglo XXI, España ha desarrollado una serie de planes estratégicos en materia de seguridad vial que han marcado un antes y un después en la forma de abordar la siniestralidad en carretera. Estos planes han seguido las directrices europeas y se han adaptado al contexto nacional, teniendo en cuenta las características del parque automovilístico, el comportamiento de los conductores y los factores de riesgo específicos del país.

Entre el año 2000 y el 2010, la tasa de mortalidad vial pasó de 144 a 53 fallecidos por millón de habitantes. De este modo se cumplió el objetivo de reducción del 50%. Mientras que entre los años 2010 y 2019, se logró una reducción adicional del 30%, situando la tasa de mortalidad vial en 37 fallecidos por millón de habitantes[2]. Gracias a estos resultados, España ha pasado de estar por encima de la media europea en el año 2000, a situarse en el año 2019 entre los países más seguros registrando la séptima tasa más baja. El sistema de permiso por puntos ha sido reconocido como un factor clave de éxito de este logro.

El **Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005–2008**, introdujo medidas innovadoras como la implantación del permiso por puntos en el año 2006, con la aspiración de fomentar el cumplimiento de las normas, desalentar conductas de riesgo y reducir la siniestralidad.

La **Estrategia de Seguridad Vial 2011–2020**, formalizó los principios del Sistema Seguro y estableció objetivos concretos, como reducir la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes y disminuir en un 35% los heridos graves, tomando como referencia el año 2009. Para ello, se definieron 13 indicadores clave y se reforzó el papel del permiso por puntos, prestando especial atención a colectivos de personas vulnerables y a los comportamientos de riesgo.

La **Estrategia de Seguridad Vial 2030** es el marco estratégico vigente. Ha sido diseñada para dar continuidad a los avances logrados y afrontar los nuevos retos de la movilidad. Adopta como propios los dos grandes objetivos internacionales para el año 2030: reducir en un 50% el número de personas fallecidas en siniestros viales y reducir en un 50% el número de personas gravemente heridas.

[2] En el Anexo V se pueden consultar los datos sobre personas fallecidas por millón de habitantes, por país.

Hereda desafíos de la estrategia anterior como la siniestralidad de los colectivos vulnerables, la situación de conductores mayores de 64 años, con una previsión de aumento del 20% al 24%; y los siniestros viales laborales. Contempla otros nuevos, como la implantación segura de tecnologías (la conectividad, el big data, la inteligencia artificial y los sistemas avanzados de asistencia a la conducción). Se plantea la integración de la seguridad vial en las políticas medioambientales, incluyendo objetivos de cambio modal y reducción de emisiones.

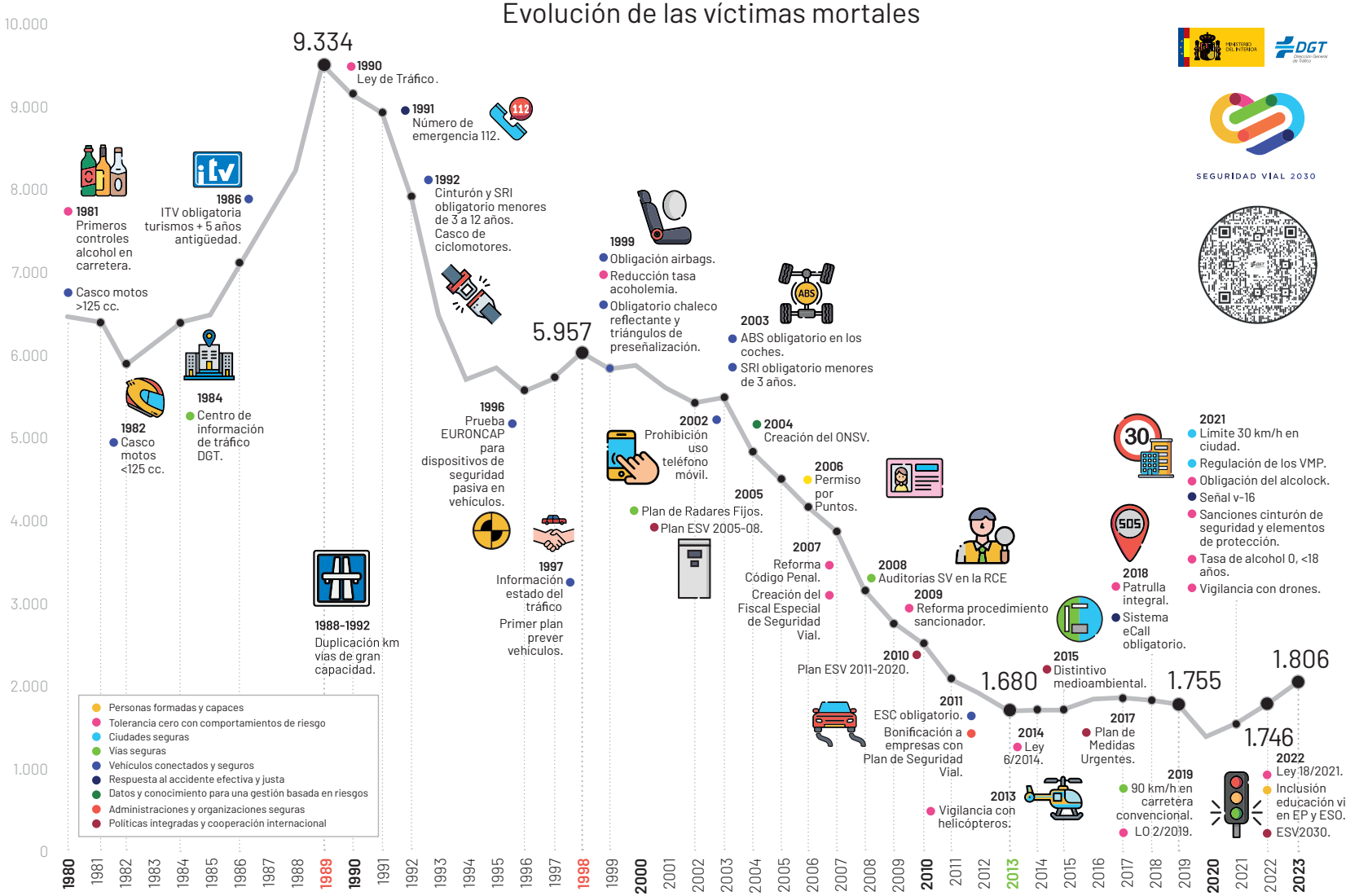
Durante la aplicación de esta estrategia, se han introducido modificaciones normativas en el sistema de permiso por puntos para responder a estos desafíos:

- El endurecimiento de las sanciones asociadas a determinadas infracciones, como la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la conducción temeraria o el uso del teléfono móvil al volante, así como la actualización del catálogo de infracciones que conllevan detracción de puntos.
- La actualización los cursos de sensibilización y reeducación vial, incluyendo nuevos perfiles como “conductas imprudentes en moto”, y la participación de víctimas de siniestros de tráfico, con el objetivo de reforzar el impacto educativo y la toma de conciencia sobre las consecuencias reales de los comportamientos de riesgo.
- La implantación de los cursos de conducción segura y eficiente para conductores de motocicletas y turismos, que permiten bonificar hasta dos puntos adicionales en el permiso de conducción, con un máximo de quince puntos, como incentivo para la mejora voluntaria de las competencias de conducción y la adopción de comportamientos más seguros al volante.

En definitiva, el permiso por puntos se ha consolidado como una herramienta en constante evolución, que forma parte esencial de la política de seguridad vial en España. El sistema combina sanción y educación, se ha adaptado a los cambios sociales y tecnológicos, y se mantiene alineado con los objetivos internacionales de reducción de la siniestralidad.

Medidas más relevantes de seguridad vial en España (1980-2023)

Evolución de las víctimas mortales



SEGURIDAD VIAL 2030

2.2. EL PERMISO POR PUNTOS EN EL CONTEXTO EUROPEO

Siniestralidad en las carreteras europeas

Durante las dos primeras décadas del siglo XXI, Europa ha experimentado una transformación profunda en materia de seguridad vial, resultado de la aplicación sostenida de políticas públicas basadas en evidencia, coordinación normativa y un enfoque progresivamente sistémico de la movilidad segura.

A comienzos de los años 2000, la Unión Europea registraba aproximadamente 54.000 fallecimientos anuales por siniestros de tráfico, cifras que evidenciaban la necesidad de una acción coordinada a escala continental. Desde entonces, la combinación de mejoras en infraestructuras, avances tecnológicos en los vehículos, refuerzo de la legislación, incremento de los controles y campañas sostenidas de concienciación ha permitido una reducción superior al 60% de las víctimas mortales, situando el número de fallecimientos en torno a 20.017 en 2024.

Este descenso ha venido acompañado de un cambio cualitativo en la forma de abordar la seguridad vial. Más allá de intervenciones aisladas, la Unión Europea ha impulsado estrategias integradas alineadas con el enfoque Sistema Seguro, que reconoce la inevitabilidad del error humano y promueve la adaptación del sistema para minimizar sus consecuencias. La evolución desde modelos centrados en buena medida en el comportamiento humano hacia más integrales ha sido uno de los elementos más relevantes de este proceso.

Como resultado, la tasa media de mortalidad pasó de 120 muertes por millón de habitantes en 2001 a 45 en 2024, consolidando a Europa como una referencia mundial en la lucha contra la siniestralidad vial. Este progreso no solo refleja avances técnicos, sino también un cambio cultural en la percepción del riesgo y en el comportamiento de los conductores.

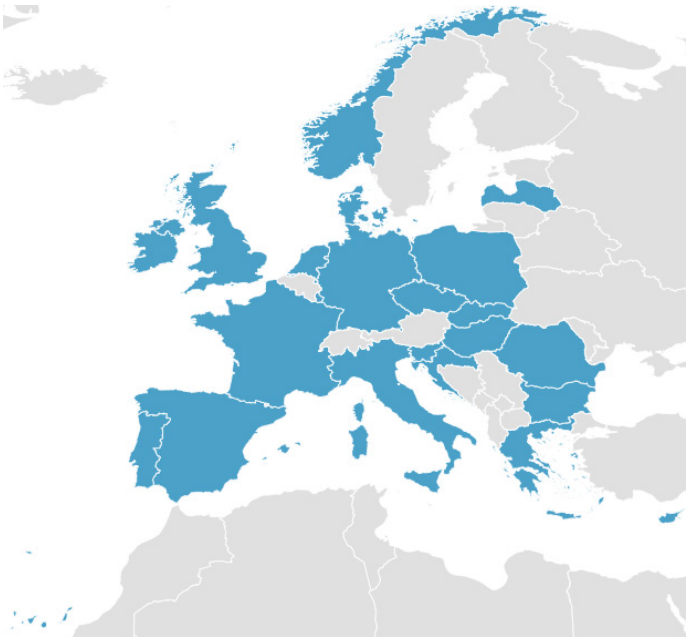
Los sistemas de permiso por puntos en países europeos

En este contexto de compromiso internacional y convergencia normativa, el permiso por puntos se ha consolidado como una herramienta clave en Europa para mejorar el comportamiento de los conductores y reducir la siniestralidad.

Desde el año 2000, los países europeos han ido adoptando este sistema, que vinculan el comportamiento del conductor (las infracciones) con consecuencias tangibles (como la pérdida de puntos y posible retirada del permiso, en su caso). Su eficacia radica en su capacidad para disuadir conductas peligrosas, fomentar la responsabilidad individual y ofrecer mecanismos de reeducación para los infractores.

Actualmente, en Europa 23 países cuentan con algún tipo de sistema de permiso por puntos, adaptado a sus realidades jurídicas y sociales. Esta convergencia ha facilitado el intercambio de buenas prácticas, la armonización de criterios sancionadores y la cooperación transfronteriza en la gestión de infracciones.

Figura 1. Países en Europa con implantación de algún tipo de sistema de permiso por puntos.



Fuente: DGT

El primer país en implantar un sistema de puntos fue **Alemania**, en 1974, con su modelo "*Punktesystem in Flensburg*". Este sistema penalizaba a los conductores reincidentes mediante la acumulación de puntos negativos por cada infracción cometida. Con el tiempo, se ha ido simplificando su funcionamiento. Actualmente, alcanzar los ocho puntos implica la retirada automática del permiso de conducción. A partir de esta experiencia pionera, otros países europeos comenzaron a desarrollar sus propios sistemas:

- El **Reino Unido** introdujo los "*Penalty Points*" en 1988, estableciendo un límite de doce puntos.
- **Francia** implantó el "*Permis à Points*" en 1992, con un saldo inicial de doce puntos. Las muertes por siniestros de tráfico descendieron de 8.000 en 1990 a 4.000 en 2006.
- **Italia** se sumó en 2003. Su sistema parte de veinte puntos, que se van restando en función de la gravedad de las infracciones cometidas. Las muertes se redujeron de 7.000 en 2001 a poco más de 5.000 en 2006.
- **Portugal** lo hizo en 2016 con su "*Carta por Pontos*".
- Otros países como **Irlanda, República Checa y Croacia** también han incorporado sistemas similares durante la primera década del siglo XXI.

El sistema de permiso por puntos se ha consolidado como un estándar en la política de seguridad vial del continente, que presenta una variedad de diseños. A pesar de las diferencias normativas entre países, los sistemas europeos presentan una serie de tendencias comunes que reflejan la evolución general de las políticas de seguridad vial:

- Transición desde modelos exclusivamente sancionadores hacia enfoques que combinan sanción y educación;

- Incremento progresivo de las sanciones vinculadas a distracciones, especialmente el uso del teléfono móvil;
- Integración de mecanismos formativos como herramienta para la recuperación del permiso o de puntos;
- Digitalización de los procedimientos administrativos y mejora del intercambio de información entre autoridades.

Estas tendencias evidencian que el permiso por puntos no constituye una medida aislada, sino un instrumento integrado dentro de estrategias más amplias orientadas a modificar comportamientos de riesgo y reforzar la cultura de seguridad vial.

El modelo español dentro del contexto europeo

La implantación del permiso por puntos en España en 2006 se produjo en un contexto europeo caracterizado por la consolidación de este tipo de sistemas como herramientas eficaces para la gestión del comportamiento vial. El modelo español se diseñó tomando como referencia experiencias previas, especialmente las de Francia y otros países europeos, adaptándolas a las particularidades del marco normativo y cultural nacional.

Desde entonces, el sistema español ha evolucionado en línea con las tendencias europeas, reforzando su dimensión educativa, ampliando el catálogo de infracciones y adaptándose a nuevos riesgos emergentes como las distracciones tecnológicas. Esta evolución refleja la convergencia progresiva hacia un modelo europeo orientado al cambio de comportamiento de los conductores, en el que la combinación de sanción, formación y seguimiento longitudinal del comportamiento constituye uno de los pilares fundamentales de la política de seguridad vial.

3 EL PERMISO POR PUNTOS EN ESPAÑA



SI TODOS RESPETAMOS LOS LÍMITES DE VELOCIDAD, PODREMOS VER LA DIFERENCIA.

Cada vez que respetas los límites de velocidad, tú puedes hacer la diferencia. El 1 de julio entra en vigor el permiso por puntos. Y su éxito depende de todos. Por ello, y sólo si todos respetamos los límites de velocidad, lograremos ver la gran diferencia: que cientos de personas siguen con vida cada año. Pero si no los respetas, además de la multa y la suspensión temporal del permiso en su caso, puedes perder 2,3,4 ó hasta 6 puntos, dependiendo de la gravedad de la infracción, de los 12 u 8 puntos que tiene tu saldo inicial. Y si pierdes todos tus puntos, perderás el permiso de conducir para que los demás circulemos más seguros. Con el nuevo permiso por puntos, vamos a conducir mejor.

Vamos a conducir mejor. permiso por puntos

MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.

La implantación del permiso por puntos en España el 1 de julio del año 2006 marcó el inicio de una nueva etapa en la política y gobernanza de la seguridad vial. El consenso parlamentario y la responsabilidad individual de los conductores muestran que su objetivo no era solo reducir la siniestralidad, sino también redefinir la relación entre Estado, norma y ciudadanía en la carretera.

Este sistema, aprobado por la Ley 17/2005, fue concebido como una herramienta integral de crédito social, que combina dos enfoques complementarios: por un lado el educativo, que promueve que los infractores reincidentes 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. De esta forma, se introducía un modelo orientado no únicamente a sancionar infracciones aisladas, sino a promover una conducción más responsable mediante un sistema acumulativo de puntos, en el que las infracciones tienen consecuencias sobre la vigencia del permiso.

A diferencia de los modelos sancionadores tradicionales, basados en multas independientes entre sí, el sistema de puntos incorpora una lógica progresiva que vincula cada infracción con consecuencias futuras, reforzando la percepción de responsabilidad individual y promoviendo cambios sostenidos en el comportamiento vial.

Este enfoque sitúa al permiso por puntos dentro de las políticas contemporáneas de seguridad vial orientadas a mejorar el comportamiento de los conductores, donde la combinación de disuasión, incentivos y formación permite actuar sobre factores humanos clave en la siniestralidad.

Vamos a conducir mejor. permiso por puntos



3.1. CÓMO SE GESTÓ: LOS ANTECEDENTES

La implantación del permiso por puntos respondió a una prioridad política definida en el año 2004. El Ministerio del Interior encargó a la DGT su diseño y puesta en marcha en el menor plazo posible.

El proyecto se inició con una revisión comparada de los sistemas europeos disponibles.

Tras ese análisis, se adaptaron las medidas y funcionamiento identificadas al contexto español, introduciendo también ajustes para reducir rechazo social, reforzar la

información a los conductores y dar solidez a los cursos de recuperación. En paralelo, un grupo de trabajo redactó el proyecto de Ley durante el verano de 2004.

El Gobierno aprobó el anteproyecto en octubre de ese año y abrió su tramitación parlamentaria. Este proceso estuvo marcado por 191 enmiendas y por la decisión de evitar excepciones que debilitaran el sistema.

Una vez aprobada la Ley en julio de 2005, se pasó de la fase normativa a la fase de despliegue.

En esa etapa, definió el modelo de concesión para los cursos, estableció mecanismos de auditoría externa y diseñó sus contenidos. También se desarrolló la aplicación informática, que debía sostener la gestión del saldo de puntos.

La campaña de comunicación: un ejercicio de pedagogía ciudadana

Al mismo tiempo, se articuló una campaña de comunicación en tres fases para preparar a la ciudadanía. Este aspecto del permiso por puntos fue una condición previa para poner en marcha el sistema. En ella no se comunicaba primero la sanción, sino el cambio; no se insistía solo en perder puntos, sino en comprender el sistema; y no se cerraba con una amenaza, sino con una promesa de seguridad colectiva.

Presentaba el permiso por puntos no como una amenaza general contra todos los conductores, sino como una herramienta selectiva contra conductas peligrosas. Visto en conjunto, la campaña respondía a la siguiente estructura:

- **Fase de impacto y receptividad (enero-febrero 2006):** pretendía conseguir que la reforma existiese públicamente, avisando a la ciudadanía de que "algo iba a cambiar". Antes de pedir comprensión o aceptación, había que conseguir atención. Su objetivo no era todavía enseñar los detalles del sistema, sino romper la inercia y hacer visible que se acercaba una reforma importante. Comunicativamente, esta fase sirvió para preparar a la opinión pública: crear expectativa, evitar que la medida apareciese de golpe y obligar a la ciudadanía a percibir que el marco legal iba a modificarse.

- **Fase explicativa y pedagógica (marzo-mayo 2006):** una vez captada la atención, se pasó a aclarar "en qué consistía el permiso por puntos". Aquí la comunicación dejó de ser solo advertencia y se convirtió en enseñanza pública. Se construyó un "discurso pedagógico" donde el permiso no se presentaba como un simple castigo administrativo, sino como un sistema comprensible, basado en la idea de que conducir no es un derecho absoluto sino un "crédito de confianza" que puede agotarse. Ese encuadre hacía la medida más fácil de explicar y más fácil de aceptar socialmente.

- **Fase de predisposición y reaseguro (junio y julio 2006):** tranquilizar para que se acepte, mediante el lanzamiento de un mensaje dirigido a los "buenos conductores". El mensaje final iba dirigido a desactivar el miedo social: se decía a los buenos conductores que la medida no era para ellos, que quienes debían preocuparse eran los malos conductores y que el resultado serían unas carreteras

más seguras. La campaña no buscaba solo informar, sino también neutralizar posibles resistencias sociales.

Esta secuencia muestra que el permiso por puntos fue concebido también como una operación de pedagogía: no bastaba con aprobar la Ley, había que construir su legitimidad social antes de aplicarla.

3.2. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

Desde sus inicios, el grado de experiencia del conductor marca la asignación inicial de puntos. Aquellos que cuentan con más de tres años de antigüedad reciben un total de 12 puntos. En cambio, los conductores noveles o aquellos que han recuperado el permiso tras haberlo perdido, comienzan con 8 puntos. Si el conductor no comete sanciones graves o muy graves durante varios años, puede alcanzar progresivamente hasta un máximo de 15 puntos.

La pérdida de puntos se produce cuando el conductor comete infracciones que están tipificadas como graves o muy graves. Cada una de estas infracciones conlleva una sanción económica y una detracción de entre 2 y 6 puntos, según su gravedad. El sistema establece un límite: no se pueden perder más de 8 puntos en un solo día, salvo en casos excepcionales. Todas las sanciones se registran en el Registro de Conductores e Infractores, lo que permite un seguimiento exhaustivo del historial de cada conductor y facilita la gestión administrativa del sistema.

Para recuperar puntos, existen dos vías:

- La primera es sobrevenida: si el conductor no comete ninguna infracción durante un periodo de dos años, recupera el saldo completo de 12 puntos.
- La segunda es formativa: los conductores pueden realizar cursos de sensibilización y reeducación vial que permiten recuperar hasta 4 puntos cada dos años. Los conductores profesionales, debido a su mayor exposición al tráfico, pueden realizar estos cursos con una periodicidad anual.

El sistema también permite que los conductores ganen puntos adicionales mediante cursos voluntarios de conducción segura y eficiente.

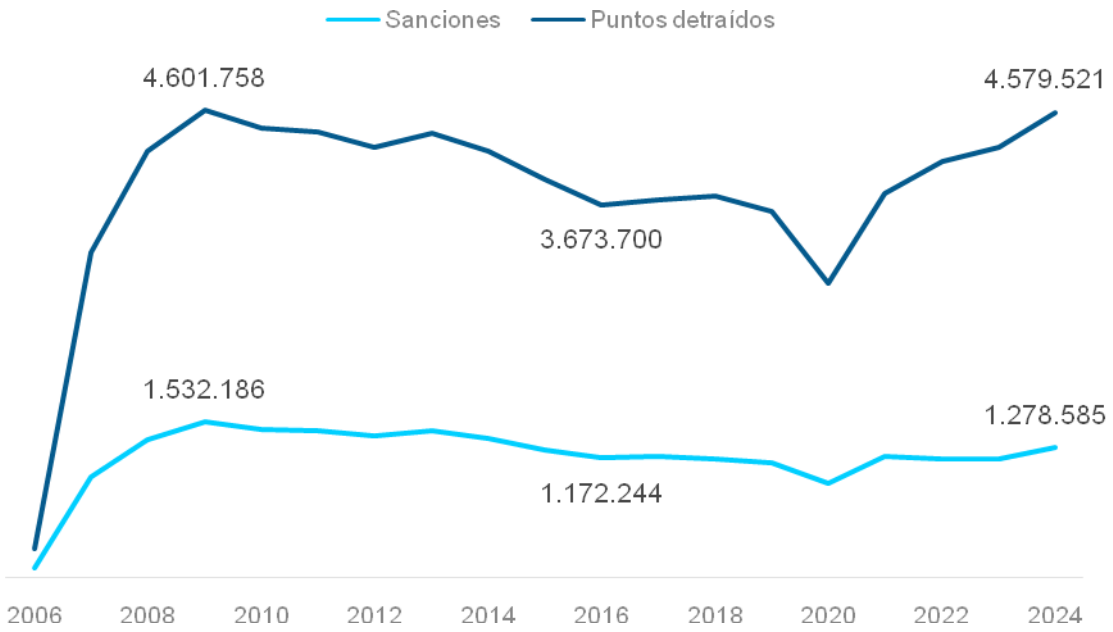
En conjunto, el permiso por puntos en España no solo actúa como un mecanismo sancionador, sino también como una herramienta educativa que incentiva la mejora continua del comportamiento vial. El diseño del sistema responde a una lógica de puntos acumulativos visible, en la que el saldo de puntos actúa como indicador permanente del riesgo asumido por el conductor, reforzando la percepción de consecuencias acumulativas y aumentando la eficacia disuasoria.

3.3. SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN DEL SISTEMA

El permiso por puntos se encuentra plenamente consolidado como parte estructural de la política de seguridad vial en España. Desde su puesta en marcha, se han tramitado más de 22 millones de sanciones con detracción de puntos, lo que evidencia su uso intensivo como mecanismo de control y corrección de conductas peligrosas. Si se observa la evolución del número de puntos detraídos, se identifica un máximo en el año 2009, con un descenso posterior hasta 2016 y un incremento en los últimos años, hasta alcanzar el segundo valor más alto de la serie en el año 2024.

Desde su implantación, se han tramitado más de 22 millones de sanciones con detracción de puntos

Figura 2. Evolución del volumen de puntos detraídos y de sanciones que implican detracción de puntos por año (2006-2024)



Fuente: DGT

No obstante, este incremento en los últimos años no es achacable totalmente a un peor comportamiento de los conductores, sino al incremento de puntos detraídos para algún tipo de sanción, como se detalla en el capítulo siguiente. La reforma de 2014 introdujo la detracción de 6 puntos en los casos más graves de conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas, y recientemente se han incrementado de 3 a 6 puntos la sanción por conducir sosteniendo en la mano el teléfono móvil u otros aparatos electrónicos. De esta forma, el promedio de puntos detraídos por sanción ha aumentado desde 3,0 en 2009 a 3,6 en 2024.

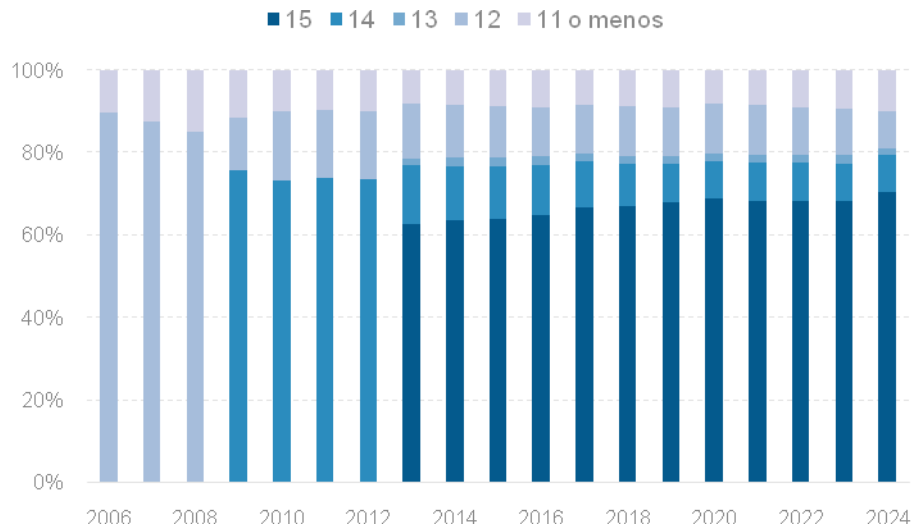
Teniendo en cuenta todo esto, si se atiende al número total de sanciones que han comportado detracción de puntos, observamos que la tendencia descendente desde 2009 se ha mantenido más o menos uniforme (salvo la anomalía del año 2020 debida al COVID-19), con tan sólo un ligero repunte en 2024.

Más del 90% de los conductores conserva 12 puntos o más

Otra circunstancia que hay que tener en cuenta es que el número de ayuntamientos que comunica a la DGT las sanciones y detracciones de puntos no ha dejado de aumentar desde la implantación del sistema, como se detalla más adelante en el capítulo "Integración institucional y gobernanza multinivel". Es decir, que la disminución del número de sanciones se ha producido a pesar de que cada vez son más las unidades administrativas que recopilan y comunican sus sanciones, lo cual indica una evolución favorable en el comportamiento de los conductores. De hecho, el porcentaje de conductores del censo sancionados por infracciones que comportan detracción de puntos alcanzó un máximo de 5,2% en 2009, descendió posteriormente y lleva desde 2016 en el rango entre 3,7% y 4,1%.

Otro dato que también apunta hacia esta evolución positiva es el saldo de puntos de los conductores. Un porcentaje que crece desde 2012 es el número de conductores que conserva los 15 puntos y que en 2024 representa cerca del 43%. Si a este se suma el porcentaje de los conductores que en 2024 conservan 12 puntos o más, la cifra es superior al 90%. Es decir, que más del 90% son conductores que pueden haber cometido una infracción, pero que en general se muestran respetuosos con las normas de seguridad vial.

Figura 3. Evolución de número de conductores según su saldo de puntos en su permiso (2006-2024)



Fuente: DGT

Los datos más recientes muestran que el saldo medio de puntos por conductor supera los 13,5, lo que indica una mejora general en los comportamientos al volante. No obstante, persiste un núcleo de infractores reincidentes: más de 20.000 conductores pierden su permiso cada año por agotar su saldo, lo que obliga a reforzar las medidas educativas y preventivas.

El saldo medio de puntos por conductor supera los 13,5 puntos

Cada año, más de 20.000 conductores pierden el permiso por agotar el saldo de puntos

En respuesta a esta realidad, se ha intensificado la intervención formativa. Los cursos de sensibilización y reeducación vial han sido perfeccionados en contenido, metodología y supervisión, con el objetivo de generar cambios duraderos en la actitud de los conductores. Esta línea de actuación va en consonancia con los principios de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, que promueve una cultura vial segura, inclusiva y sostenible.

3.4. EVOLUCIÓN NORMATIVA

El origen normativo del permiso por puntos se sitúa en el año 2005, cuando se aprueba la ley 17/2005, que supone la creación del sistema. A lo largo de los años ha sido objeto de diversas reformas legislativas, para ajustar el sistema a los cambios sociales, tecnológicos y de movilidad; consolidando así su papel como instrumento de control y concienciación.

La evolución normativa del sistema de permiso por puntos en España puede dividirse en cuatro etapas[3]:

- **Fase inicial (2006-2010):** supuso la puesta en marcha del sistema. Se definieron los cursos obligatorios de sensibilización, las reglas de recuperación; se introdujeron incentivos por buena conducta y se adaptó el procedimiento sancionador.
- **Fase de revisión (2011-2015):** se endurecieron las sanciones, se creó la Dirección Electrónica Vial (DEV) y se facilitó la notificación electrónica. Además, se incorporaron nuevas infracciones y se mejoró la gestión administrativa;
- **Fase de consolidación (2016-2023):** trajo consigo la simplificación de los plazos de recuperación, el aumento de las sanciones por distracciones y el reconocimiento de la posibilidad de ganar puntos mediante cursos voluntarios.
- **Fase de modernización (2024-2025):** se han actualizado los contenidos de los cursos de recuperación y se ha regulado la bonificación de puntos por realizar cursos de conducción segura, reforzando así la calidad y eficacia educativa del sistema.

[3] En el Anexo II se describen los puntos clave de cada una de las reformas legislativas y del marco normativo aplicable al sistema de permiso por puntos.

Esta evolución refleja la capacidad del sistema para adaptarse a cambios sociales y tecnológicos sin alterar su lógica estructural.





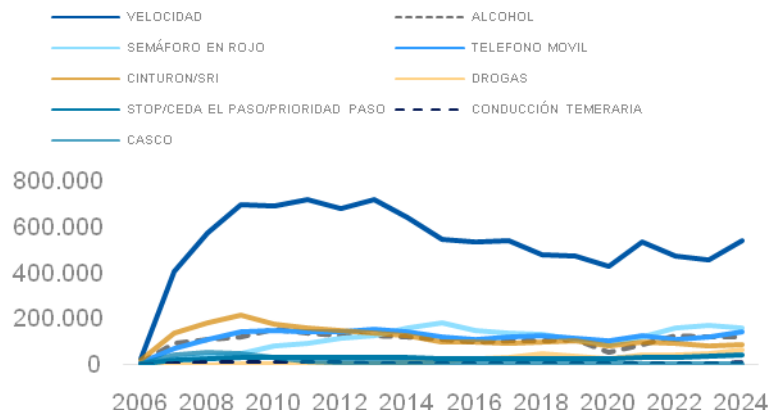


3.5. MECANISMOS SANCIONADORES

Desde su implantación, el sistema ha evolucionado para adaptarse a nuevos comportamientos asociados a un mayor riesgo de siniestralidad. Inicialmente, se centraba en castigar con mayor dureza conductas tradicionales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas y la ausencia de uso de elementos de seguridad. Con el tiempo, se han incorporado nuevas infracciones, como el uso del teléfono móvil en la mano, "que pasó de detraer 3 a 6 puntos", o la manipulación de dispositivos de navegación durante la conducción. También se han endurecido las sanciones por no utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o no utilizar correctamente los sistemas de retención infantil[4].

Como puede observarse en la siguiente figura, la infracción con detracción de puntos por la que más sanciones se imponen es el exceso de velocidad, con notable diferencia respecto a las demás; si bien se ha ido reduciendo a partir de 2013.

Figura 4. Evolución del número de sanciones con detracción de puntos por tipo de infracción (2006-2024)



Fuente: DGT

[4] En el Anexo III se incluyen tablas con la evolución de los puntos detraídos por sanción.

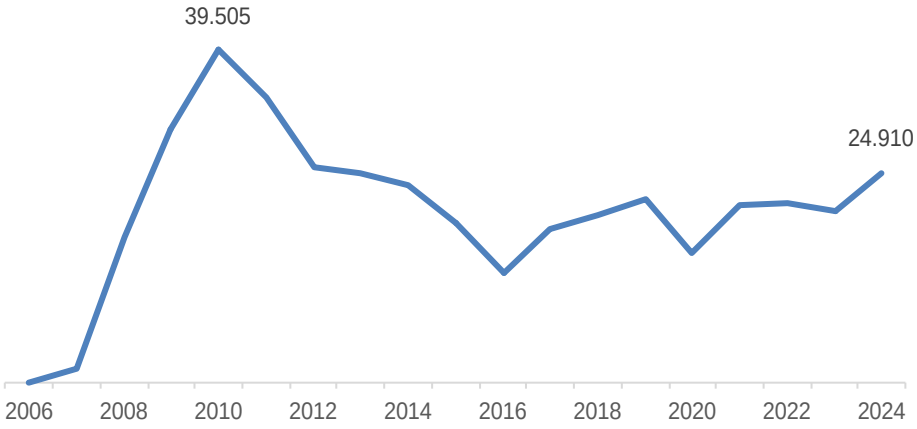
Al analizar uno a uno los tipos de infracción y su evolución, se determina lo siguiente:

- La generalización del uso del teléfono móvil es una tendencia social que influye directamente en la seguridad vial. Es un dispositivo utilizado por cualquier persona, en cualquier momento y en cualquier lugar. En el caso de los conductores, esto supone una infracción que desde el año 2020 ha experimentado un crecimiento.
- Los desarrollos tecnológicos permiten la aparición de nuevas herramientas, que consiguen incrementar los niveles de seguridad vial en las ciudades. Este es el caso de los semáforos con tecnología foto rojo, que hicieron su aparición hace pocos años y han supuesto un incremento en la identificación de conductores que cometen una infracción de este tipo.
- En cuanto a los conductores sancionados por exceso de velocidad, la tendencia histórica muestra un descenso significativo desde los máximos registrados entre 2009 y 2011. No obstante, en los últimos años se observa un ligero incremento, que puede explicarse en parte por la ampliación de los sistemas de control, especialmente mediante la instalación de nuevos radares y radares de tramo, que han aumentado la capacidad de detección de este tipo de infracciones.
- En el año 2024, el número de conductores implicados en siniestros con víctimas fue de 154.301. De entre todos ellos, solo 2.373 (el 1,54%) tuvieron una sanción por alcohol y drogas en los 12 meses inmediatamente anteriores al siniestro.

Los datos reflejan el impacto del sistema como herramienta de control y concienciación vial: en sus primeros diez años, más de 227.000 personas perdieron el permiso de conducción por agotar su saldo de puntos, siendo el año 2010 el de mayor número de pérdidas de vigencia con 39.505.

Alrededor de 9 conductores de cada 10.000 pierden completamente la vigencia de su permiso cada año

Figura 5. Evolución de las pérdidas de vigencia de permisos de conducción por año (2006-2024)



Fuente: DGT

En España, los conductores con una pérdida de vigencia del permiso de conducción activa, que a pesar de ello siguen conduciendo son pocos. El número de conductores implicados en siniestros con víctimas en 2024 fue de 154.301. De todos ellos, 949 (un 0,62%) no tenían su permiso de conducción vigente. Solamente 285 (un 0,18%) estaban dentro del periodo de pérdida de vigencia (seis meses); mientras que 101 (un 0,07%) habían superado ese periodo, pero no habían recuperado todavía el permiso por no haber completado un curso y examen de sensibilización y reeducación vial. De entre aquellos que estaban dentro del periodo de pérdida de vigencia (seis meses), tan sólo 15 estuvieron implicados en un siniestro con víctimas mortales. Esta evolución evidencia el papel del permiso por puntos como instrumento dinámico, capaz de adaptarse a la evidencia científica sobre factores de riesgo emergentes.

Figura 6. Evolución del número de conductores que han perdido la vigencia del permiso en una o más ocasiones (2006-2024)



Fuente: DGT

La mayoría de los conductores que han perdido la vigencia, lo hace una sola vez

Desde la implantación del sistema, la mayoría de los conductores que pierden la vigencia del permiso por puntos lo hacen una sola vez. Este dato sugiere que la pérdida de puntos cumple, en términos generales, una función correctora significativa, ya que la mayoría de los afectados no vuelve a reincidir hasta perder nuevamente el permiso. De todos los conductores que han perdido la vigencia de su permiso en una o más ocasiones, 322.083 lo han hecho una sola vez, lo que representa más del 91% del total.

No obstante, existe un grupo cercano al 8% (27.678 conductores), que ha perdido la vigencia en dos ocasiones, lo que evidencia la presencia de conductores con comportamientos de riesgo más persistentes y menos sensibles al efecto disuasorio del sistema. Por último, aquellos que han perdido la vigencia de su permiso en 3 o más ocasiones (hasta un máximo de 6), son casi 4.000 y suponen el 1,13% de las pérdidas de vigencia que se han registrado desde el inicio del sistema de permiso por puntos.





3.6. LA REEDUCACIÓN COMO HERRAMIENTA DE CAMBIO CONDUCTUAL

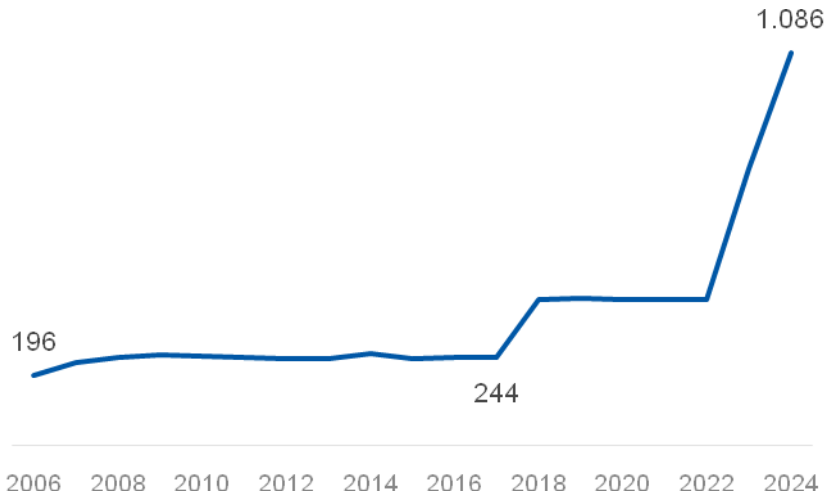
Una de las características más relevantes del modelo español es la integración estructural de la formación dentro del sistema sancionador. El sistema del permiso por puntos ha reforzado su vertiente educativa, simplificando los procesos para recuperar puntos mediante cursos de sensibilización y reeducación, e incentivando la realización de otros sobre conducción segura y eficiente.

3.6.1. CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

Los cursos de sensibilización y reeducación vial constituyen una pieza esencial dentro del sistema de permiso por puntos en España. Su finalidad principal 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.

Para que estos cursos se consideren válidos legalmente, deben estar homologados por la DGT. Para ello, se exige la inscripción en el Registro de cursos, la supervisión directa de la DGT y que se impartan en centros autorizados para lo que deben cumplir unas condiciones. En este sentido, deben garantizar la presencia de formadores cualificados, respetar un número máximo de alumnos por clase y seguir un temario oficial que asegure la coherencia y calidad de la formación.

Figura 7. Evolución del número de centros autorizados, por año (2006-2024)



Fuente: DGT

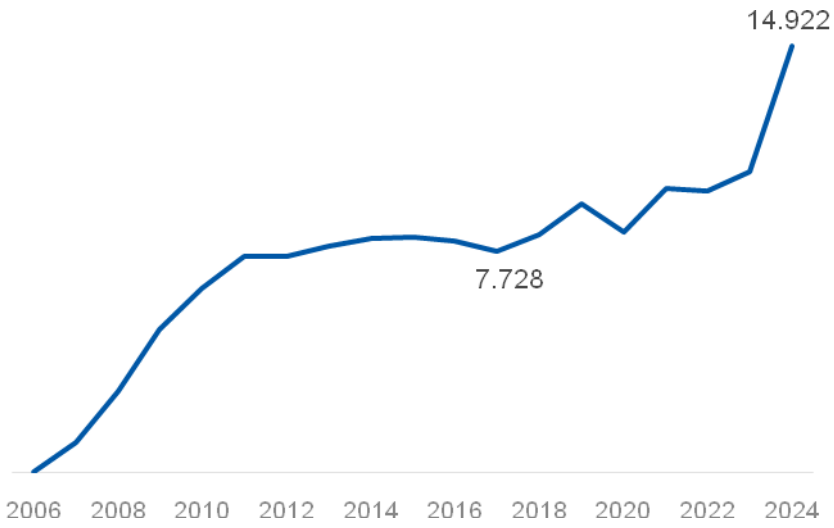
Se han impartido 141.994 cursos de sensibilización y reeducación vial en España desde la creación del sistema. En el caso de los cursos de recuperación parcial de puntos, cada conductor puede realizar un curso cada dos años, mientras que los

conductores profesionales pueden hacerlo una vez al año. Por sus contenidos ha pasado más de un millón de personas, con un porcentaje de alumnos que han superado el curso con aprovechamiento que supera el 99%.

Desde el año 2017 la oferta de cursos es cada año mayor, llegando a impartirse 14.922 en el año 2024. Este fenómeno se debe al crecimiento del sector y a la liberalización de los centros autorizados para impartirlo. Hecho ocurrido tras el fallo del Tribunal Supremo de marzo de 2023, donde se declaraba nulo el modelo de concesión. En efectiva ejecución de la sentencia, la DGT optó por modificarlo hacia otro de autorización administrativa previa.

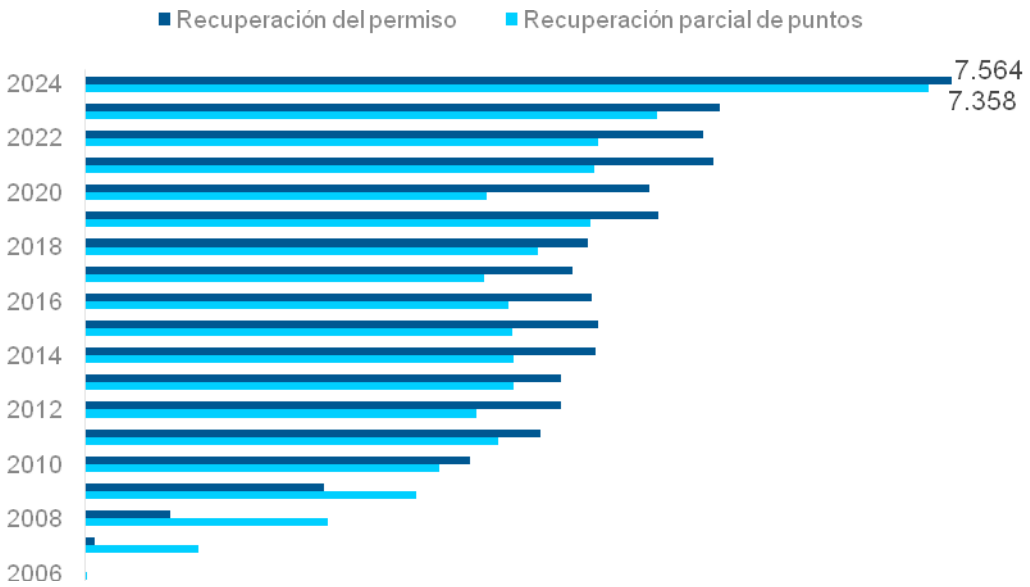
Se han impartido más de 140.000 cursos de sensibilización y reeducación

Figura 8. Evolución del número de cursos de sensibilización y reeducación vial impartidos por año (2006-2024)



Fuente: DGT

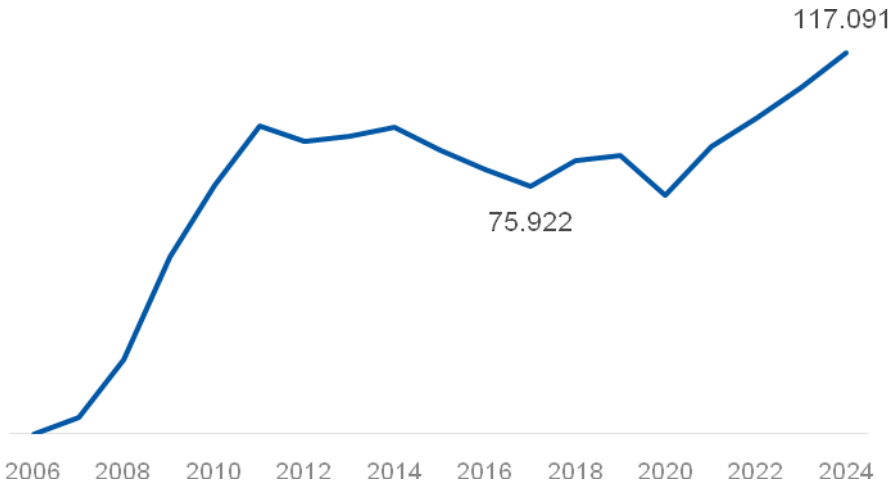
Figura 9. Evolución del número de cursos de sensibilización y reeducación vial impartidos por año y modalidad. (2006-2024)



Fuente: DGT

Este fenómeno no implica una correlación en el incremento del número de alumnos, que en el año 2024 ascendió a 117.091.

Figura 10. Evolución del nº de alumnos por año en cursos de reeducación y sensibilización vial (2006-2024)



Fuente: DGT

Existen dos modalidades de este tipo de cursos:

- los cursos de recuperación parcial, que son voluntarios, tienen una duración mínima de 10 horas y permiten recuperar hasta 4 puntos del permiso.
- los cursos de recuperación total, obligatorios en caso de pérdida completa del saldo de puntos, con una duración mínima de 20 horas.

Casi 1,5 millones de conductores han participado en cursos de sensibilización y reeducación desde la implantación del permiso por puntos

Ambos pueden incluir parte de formación de carácter online, siempre que la plataforma utilizada registre la identidad del alumno, la fecha y el tiempo de conexión, garantizando de este modo la trazabilidad y la calidad del proceso formativo.

Se han definido perfiles concretos de alumnos, lo que permite adaptar los contenidos del curso a las causas más frecuentes de infracción. Entre estos perfiles se encuentran los conductores sancionados por exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas, conductas imprudentes, distracciones, infracciones penales y motoristas, este último considerado especialmente por su alta siniestralidad.

Sus contenidos están diseñados para abordar los factores de riesgo más comunes en la conducción. Se incluyen técnicas de anticipación y prevención de siniestros, análisis de los riesgos asociados al exceso de velocidad y al estado del vehículo, estrategias para conducir en condiciones meteorológicas adversas, y una revisión de las normas de seguridad vial junto con reflexiones sobre el comportamiento ético al volante. El enfoque pedagógico tiene como objetivo que el conductor no solo comprenda las normas, sino que interiorice su importancia.

Se realizan dinámicas de grupo dirigidas por un psicólogo-formador y se pueden incluir testimonios de causantes de siniestros viales, de los profesionales que intervienen cuando se produce un siniestro (fuerzas y cuerpos de seguridad, bomberos, protección civil, sanitarios) o de asociaciones o entidades cuyo testimonio tenga encaje en los objetivos del curso, así como documentales, campañas de publicidad u otros recursos audiovisuales y materiales gráficos.

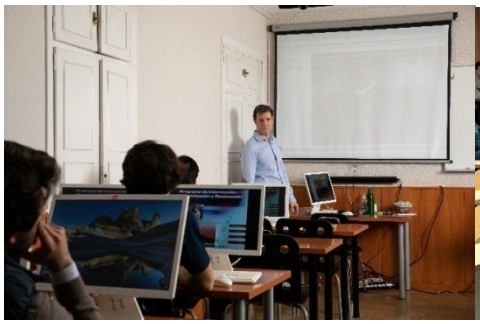
Una de las novedades más significativas en los últimos años ha sido la participación obligatoria de víctimas de siniestros de tráfico en todos los cursos como actores fundamentales de concienciación y sensibilización. Esta intervención, que puede realizarse presencialmente o mediante medios audiovisuales en casos excepcionales, aporta una dimensión humana y emocional que refuerza el impacto del mensaje educativo. Escuchar testimonios reales permite a los conductores conectar con las consecuencias de sus actos y asumir un mayor grado de responsabilidad.

En términos cuantitativos, los cursos de sensibilización y reeducación son una herramienta que ha ayudado a la reducción del número de conductores reincidentes. De entre todas las personas que han hecho un curso y aprobado el examen:

- el 88,4% no han vuelto a ser sancionados en los siguientes seis meses al curso.
- el 78,6% no han vuelto a ser sancionados en el siguiente año al curso.
- el 64,9% no han vuelto a ser sancionados en los siguientes 2 años al curso.
- el 55,9% no han vuelto a ser sancionados en los siguientes 3 años al curso.

Estos datos muestran que más de la mitad de las personas que han realizado con aprovechamiento un curso de sensibilización y aprobado el examen, no vuelven a ser sancionados en los 3 años siguientes, porcentaje que se incrementa notablemente al ir reduciendo el plazo desde la fecha en que realizan el curso, llegando al 88,4% para el periodo de 6 meses posteriores al mismo.

Los conductores los valoran de manera positiva[5], especialmente por su capacidad para aumentar el conocimiento normativo y fomentar actitudes más seguras. No obstante, su efectividad varía según el perfil del infractor, lo que sugiere la conveniencia de adaptar los contenidos y metodologías a las características del público objetivo.





3.6.2. CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA Y EFICIENTE

Desde el mes de febrero del año 2025, el sistema permite obtener hasta 2 puntos adicionales, con un máximo legal de 15 puntos, mediante cursos voluntarios de conducción segura y eficiente, que son compatibles con los anteriores. Están dirigidos a conductores particulares y profesionales, siempre que su saldo de puntos sea positivo. Tienen por objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar siniestros y reducir el consumo de combustible, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, mediante la adopción de buenas prácticas en la conducción y el equipamiento; y evitando conductas de riesgo.

La duración mínima de cada curso debe ser de 6 horas lectivas efectivas, que incluirán formación teórica y práctica presencial. La primera tendrá una duración mínima de 1 hora y 45 minutos, debiendo impartirse obligatoriamente media hora al inicio y otra media hora al final del curso. La segunda será de al menos 4 horas y 15 minutos. Según el tipo de formación impartida (teórica o práctica presencial) y donde tengan lugar (circuito

[5] Consultar Anexo IV “Encuesta de satisfacción”

cerrado o carretera convencional), el número de monitores necesarios y el número de alumnos máximo permitido podrán variar.

Se establecen programas específicos para turismos; y motocicletas y ciclomotores. En los últimos, se imparten dos tipos de cursos en función del tipo de vía donde tienen lugar: en zona urbana, o en carretera convencional.

El alta de estos cursos en la DGT u organismo autonómico competente requiere de la obtención de una certificación previa emitida por un organismo de certificación acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) y vigente durante cinco años. En esta certificación se debe designar una persona responsable del mismo, que realizará las comunicaciones pertinentes con la DGT u organismo autonómico competente y será responsable del correcto desarrollo del curso. Para cada edición del curso, la persona responsable deberá comunicar los detalles sobre fechas, duración y organización de la formación.

Desde su implementación hasta el 31 de mayo de 2026, se han certificado 18 centros, se han impartido 470 ediciones, de las cuales 186 han sido sobre turismos, con 755 alumnos y 284 sobre motocicletas y ciclomotores, con 1024 alumnos.





4 EVALUACIÓN DE LA EFECTIVIDAD DEL PERMISO POR PUNTOS



El sistema de permiso por puntos ha sido objeto de numerosos estudios, evaluaciones y análisis que han permitido medir su impacto real en la seguridad vial. A lo largo de casi dos décadas, esta herramienta ha demostrado ser eficaz no solo en la reducción de la siniestralidad, sino también en la transformación del comportamiento de los conductores y en la consolidación de una cultura vial más responsable.

La evaluación del permiso por puntos debe abordarse desde una perspectiva multidimensional que permita analizar no solo su impacto directo en la reducción de la siniestralidad, sino también su influencia sobre el comportamiento de los conductores, su aceptación social y su integración dentro del ecosistema institucional de seguridad vial.

Este enfoque responde a la naturaleza del sistema como instrumento integral, cuya eficacia depende tanto de los resultados cuantificables como de su capacidad para modificar actitudes y reforzar el cumplimiento normativo de forma sostenida[6].

4.1. IMPACTO EN LA SINIESTRALIDAD

España ha sido uno de los pocos países europeos en cumplir el objetivo de reducir las muertes a la mitad entre 2001 y 2010 (con un 55%, de 5.517 a 2.478). En 2003, la tasa de mortalidad en el país era de 128 fallecidos por millón de habitantes, situándose un 25% por encima de la media europea. Sin embargo, tras la implantación del sistema de permiso por puntos, se produjo una mejora sustancial: en 2010, la tasa descendió a 53, y en 2024 se situó en 37 (un 18% inferior a la media europea), consolidando a España como el quinto país más seguro del continente.[7]

España ha pasado de 128 fallecidos por millón de habitantes en 2003, a 37 en 2024, situándose como uno de los países más seguros de Europa

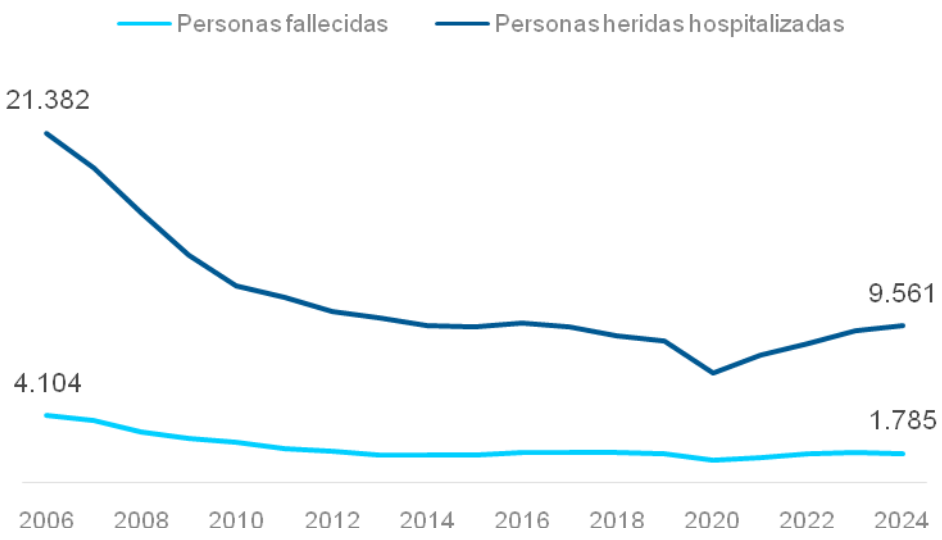
Este avance ha sido reconocido internacionalmente. Según el ranking del IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group), España ocupa el puesto 12 en cuanto a menor tasa de fallecimientos por siniestros de tráfico entre los 34 países miembros, lo que evidencia el impacto positivo de las políticas adoptadas.

Respecto a la siniestralidad vial, los datos de 2024 muestran una tendencia de estabilización. Se registraron 1.785 fallecidos y 9.561 heridos hospitalizados. Aunque se contabilizaron 28 días sin víctimas mortales, la cifra de heridos graves sigue siendo elevada, lo que subraya la necesidad de seguir reforzando las medidas de prevención y control.

[6] En el Anexo VI se incluyen referencias a algunos de los estudios más relevantes.

[7] En el Anexo V se pueden consultar los datos sobre personas fallecidas por millón de habitantes, por país.

Figura 11. Evolución de fallecidos y heridos graves por siniestro.(2006-2024)



Fuente: DGT

La evolución de la siniestralidad vial en España puede analizarse a través de varios indicadores que reflejan tanto la mejora en la seguridad como la eficacia de las medidas implementadas:

- Reducción del 73,5% en la tasa de mortalidad por millón de habitantes entre 2001 y 2024.
- Descenso del 6,17% en el índice de mortalidad por vehículo entre 2014 y 2024, a pesar del crecimiento del parque automovilístico.
- Disminución del índice de letalidad, lo que indica mejoras en la atención médica, en la seguridad pasiva de los vehículos y en la respuesta ante emergencias.
- El porcentaje de conductores y pasajeros que utilizan el cinturón de seguridad ha pasado del 72% antes de 2006 al 98% en 2024.
- Se ha incrementado el uso del casco, tanto en carretera como en zona urbana. Antes de 2006 lo utilizaba el 96% de los usuarios y en 2024 la cifra alcanza el 98%.
- Se ha reducido el índice de positivos en controles de alcoholemia de la Agrupación de Tráfico. Antes de 2006 el porcentaje era del 2,6%, mientras que en 2024 se sitúa en el 1,0%.
- Ha descendido el número de vehículos detectados por radares en autopistas y autovías que circulaban a más de 20 km/h por encima del límite: del 5,45% antes de 2006 al 0,06% en 2024.

Estos datos muestran que la reducción de la siniestralidad no ha sido fruto de una única medida, sino de un enfoque integral que combina prevención, sanción, educación y tecnología.

Los primeros estudios realizados tras la entrada en vigor del sistema mostraron resultados muy alentadores. En los primeros 18 meses, se observó una reducción de la mortalidad en carretera de entre el 12,6% y el 14,5%, mientras que en zonas urbanas el

descenso fue más moderado, en torno al 2,7%[8]. Esta diferencia refleja la mayor efectividad del sistema en vías interurbanas, donde las infracciones graves tienen consecuencias más letales.

Al ampliar el análisis a los primeros tres años, los datos confirmaron la tendencia positiva: la reducción de la mortalidad atribuida al sistema fue de entre un 11,3% y un 13,9%[9].

4.2. PERCEPCIÓN SOCIAL Y LEGITIMIDAD DEL SISTEMA

La percepción social del sistema también ha sido positiva. Según el Barómetro del CIS (Centro de Investigación Sociológica) de mayo de 2016, el 70% de los encuestados consideró que el permiso por puntos era una medida "buena" o "muy buena", y el 40% afirmó que había cambiado "mucho" o "bastante" su forma de conducir desde su implantación. Aunque algunos conductores declararon no haber modificado su comportamiento, los datos muestran una clara disminución en conductas de riesgo como el exceso de velocidad, el uso del móvil y la conducción bajo los efectos del alcohol. También se ha registrado un aumento en el uso del cinturón de seguridad y del casco, especialmente en entornos urbanos.

En julio de 2025, la DGT llevó a cabo una encuesta dirigida a los participantes de los cursos de sensibilización y reeducación vial, con el propósito de evaluar la calidad y el impacto de estas acciones formativas dentro del sistema de permiso por puntos. El estudio abarcó tanto los cursos de recuperación parcial de puntos como los de recuperación total del permiso de conducción, permitiendo así una visión integral de la experiencia de los usuarios.

El objetivo principal de esta encuesta fue analizar diversos aspectos de la formación recibida: desde la calidad de las instalaciones y la utilidad de los materiales didácticos, hasta la organización del curso, el desempeño de los formadores (incluyendo al educador vial y al psicólogo), la intervención de víctimas de siniestros, la valoración general del curso y, especialmente, el impacto percibido en la actitud del conductor tras la formación.

El 69,3% de los ciudadanos consideraba el sistema "bueno o muy bueno" en 2016

Cada participante valoró once aspectos del curso utilizando una escala de 1 a 4, donde 4 representaba la máxima satisfacción y 1 la mínima. Los resultados obtenidos reflejan un alto nivel de satisfacción entre los participantes. La valoración general del curso alcanzó una media de 3,9 sobre 4, y más del 95 % de los asistentes calificaron la experiencia con un 3 o un 4. El 85% otorgó la máxima puntuación en la valoración global, lo que confirma la eficacia del modelo formativo. En la

[8] Castillo, Castro, Pedregal (2010) Aneconometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. Accident Analysis and Prevention 42(2010) 1310-1319.
Pulido, Lardelli, Fuente, Flores, Vallejo, Regidor (2010) Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. J Epidemiol Community Health, 64, 274-276.

[9] Aparicio, Arenas, Mira, Páez (2011) The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Maininfluencing factors. Accident Analysis and Prevention, 43, 911–922.

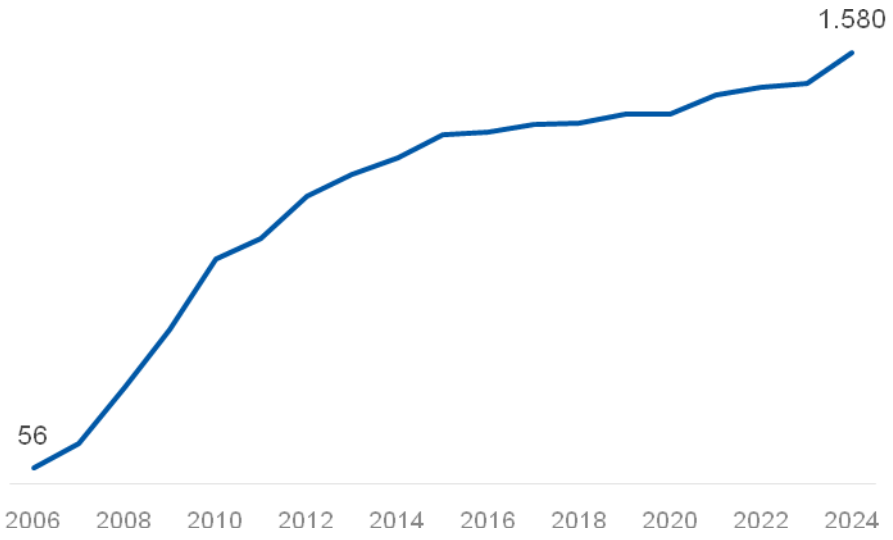
siguiente tabla se muestra la valoración media por tipo de curso[10]:

Tipo de curso	Valoración media (sobre 4)
Recuperación parcial de puntos	3,89
Recuperación total del permiso	3,91

4.3. INTEGRACIÓN INSTITUCIONAL Y GOBERNANZA MULTINIVEL

La efectividad del permiso por puntos no puede entenderse de forma aislada. Su impacto se multiplica cuando se integra en un ecosistema de políticas públicas que incluye controles policiales visibles, campañas de concienciación sostenidas, reformas legislativas y programas educativos. La coordinación entre estos elementos refuerza el efecto disuasorio del sistema y permite una respuesta más eficaz ante los nuevos desafíos de la movilidad.

Figura 12. Evolución del nº de ayuntamientos que comunican puntos por año (2006-2024)



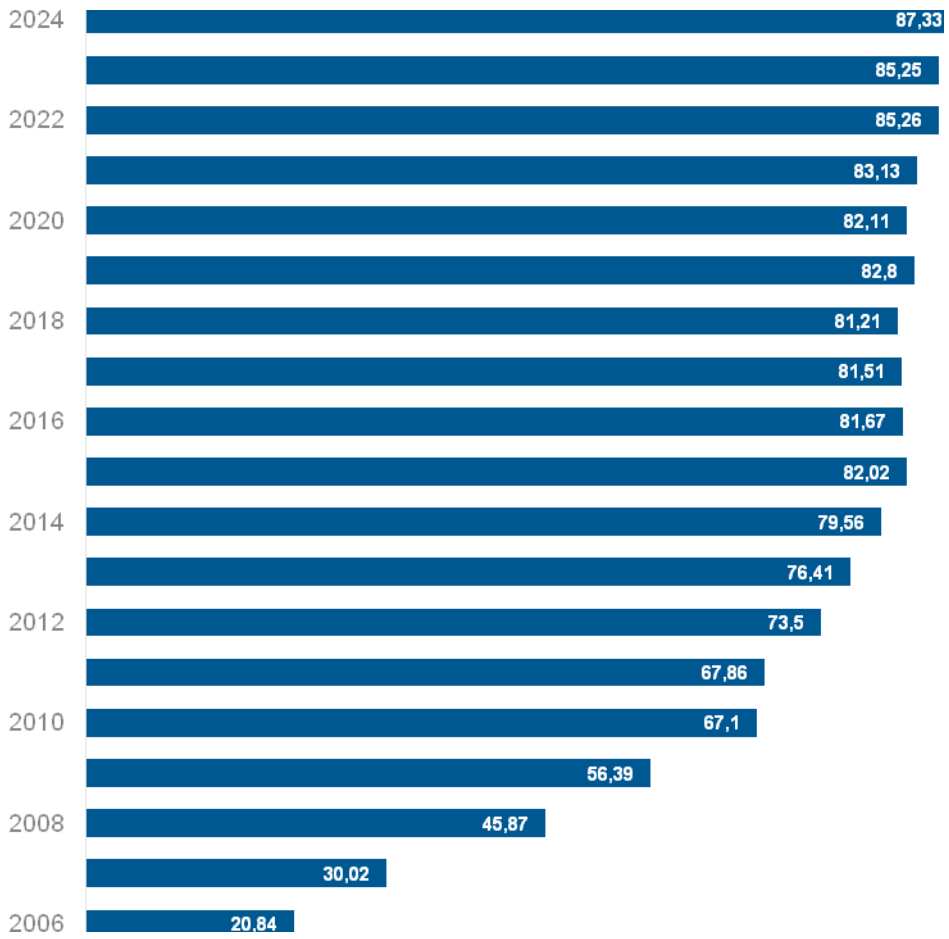
Fuente: DGT

El sistema de permiso por puntos es un ejemplo de colaboración entre las Administraciones públicas de nivel local y estatal. Cada año son más los ayuntamientos, que mediante sus equipos de policía local colaboran comunicando las sanciones impuestas en sus municipios y que conllevan una pérdida de puntos. La evolución de los datos muestra que se imponen menos sanciones en total con un mayor número de

[10] En el Anexo IV del documento se detallan los resultados obtenidos en cada pregunta del cuestionario, lo que permite un análisis más granular de la experiencia formativa.

unidades administrativas implicadas en la comunicación de puntos. Actualmente comunican estos datos a la DGT 1.580 ayuntamientos, que representan a más del 87% de la población española. Esto redunda en un nivel muy alto de fiabilidad en los datos obtenidos en cuanto a detracción de puntos se refiere, ya que las sanciones registradas no son competencia en exclusiva de la DGT.

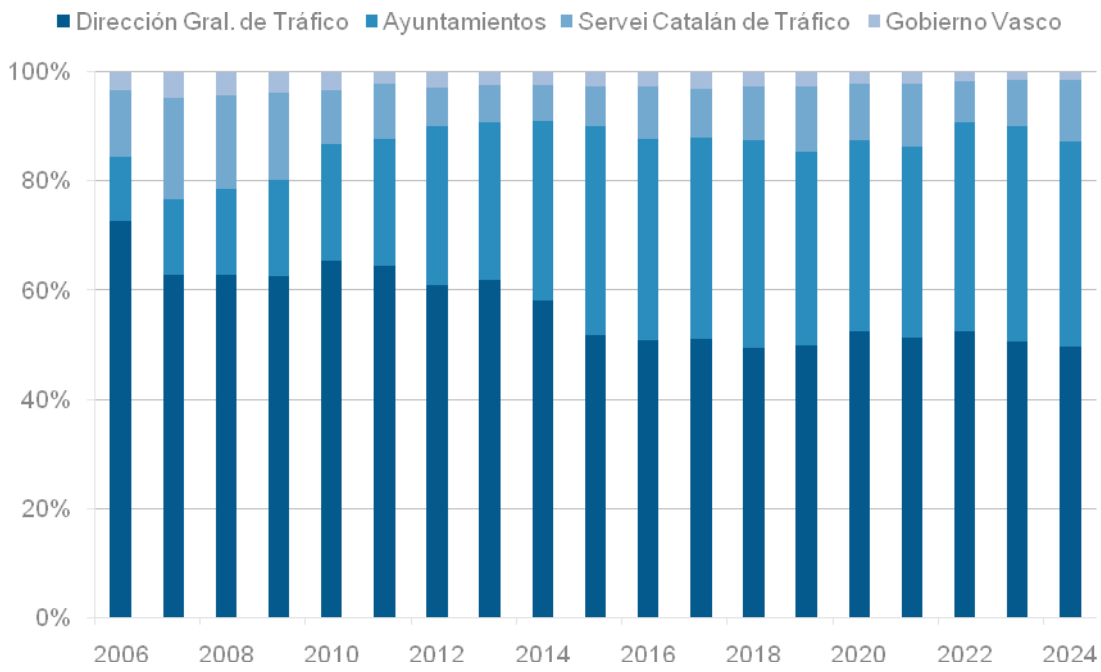
Figura 13. Porcentaje de población sobre el que se comunican detracciones de puntos por año (2006-2024).



Fuente: DGT

La integración multinivel del permiso por puntos ha mejorado la fiabilidad y la exactitud del registro de las sanciones que detraen puntos. Los ayuntamientos han ido reforzando la comunicación de esas sanciones a DGT. Esta evolución refleja una mejora progresiva del sistema de información. En 2006, las sanciones comunicadas por los ayuntamientos que detraían puntos representaban el 11,87% del total registrado. En 2024, ese porcentaje alcanzó el 37,63%.

Figura 14. Evolución del número de sanciones (en %) que detraen puntos por organismo emisor (2006-2024)



Fuente: DGT

5 RETOS Y EVOLUCIÓN FUTURA DEL PERMISO POR PUNTOS



El permiso por puntos deberá seguir siendo una pieza clave en la estrategia de seguridad vial española, contribuyendo a alcanzar los objetivos de reducción de siniestralidad establecidos para el futuro. El sistema se encuentra en una fase de madurez que permite proyectar su evolución en varias direcciones, adaptándose a los nuevos desafíos que plantea la movilidad española del siglo XXI. Las reformas futuras apuntan a un modelo más riguroso con los conductores reincidentes, más adaptado a las nuevas tecnologías, más integrado en el espacio europeo y más centrado en la educación continua.

Una de las líneas más claras es el **endurecimiento por reincidencia**. Si persisten determinadas conductas problemáticas, como el uso del móvil al volante o la conducción bajo los efectos del alcohol, podrían introducirse medidas más severas para los infractores reincidentes.

Por otra parte, en Europa se avanza hacia un **verdadero espacio común de seguridad vial**. Su objetivo es claro: reducir la sensación de impunidad cuando se cometen infracciones fuera del país donde está matriculado el vehículo. Para lograrlo, los Estados miembros ya comparten los datos de titularidad de los vehículos. Gracias a ello, pueden iniciar un procedimiento sancionador, aunque no se haya detenido al conductor en el momento de cometer la infracción, especialmente cuando esta se detecta mediante sistemas de captación de imágenes.

Además, se refuerza la **cooperación entre países**. Se ponen en marcha mecanismos de asistencia mutua para identificar al conductor responsable, mejorar el envío de notificaciones y asegurar la ejecución de las sanciones más allá de las fronteras nacionales. Este avance se recoge en la nueva Directiva 2024/3237, que actualmente se encuentra en proceso de transposición en España. Su aplicación plantea retos técnicos y jurídicos, pero también supone un paso decisivo hacia un sistema sancionador más eficaz, coordinado y justo.

Tras veinte años de evolución, el permiso por puntos se consolida no solo como un instrumento sancionador, sino como un **elemento estructural del enfoque de Sistema Seguro**, demostrando que la gestión del comportamiento humano es una pieza central para alcanzar los objetivos de Visión Cero.

ANEXO I. ACRÓNIMOS

IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group
ONU	Organización de las Naciones Unidas
DGT	Dirección General de Tráfico
ADAS	Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción
DEV	Dirección Electrónica Vial
CIS	Centro de Investigaciones Sociológicas

ANEXO II. EVOLUCIÓN DE MEDIDAS POR NORMA.

A continuación, se presentan las medidas más significativas adoptadas por cada norma española sobre el permiso por puntos, desde su creación en 2005 hasta las reformas de 2025. Este anexo permite ver cómo ha evolucionado de forma cualitativa el sistema, desde su creación hasta las reformas más recientes, con un enfoque creciente en la seguridad vial, la tecnología y la concienciación.

FASE INICIAL (2006-2010)

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 – *Regulación inicial del permiso y licencia de conducción por puntos*.

- Creación del sistema de permiso por puntos.
- Creación de los cursos de sensibilización y reeducación vial para conductores multirreincidentes.
- Reducción del 30% de la multa por pago anticipado y voluntario.
- Las sanciones graves y muy graves firmes en vía administrativa serán anotadas por la Jefatura de Tráfico en el Registro de Conductores e Infractores; si las han impuesto alcaldes o CCAA se comunicarán en el plazo de 15 días para anotarlas en el Registro (igual deberán hacer las autoridades judiciales en las retiradas de permiso por sentencia firme).
- Las anotaciones en el Registro se cancelan de oficio a los 3 años (antes eran 2).
- Se introducen como sanciones graves las siguientes:
  - Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la obligatoria atención permanente.
  - Conducir utilizando cascos o auriculares y uso durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil.
  - Conducir vehículos que tengan instalados de inhibición o detección de radares.
  - Conducir o circular sin hacer uso del cinturón, casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad de uso obligatorio.
  - Circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas.
  - No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.
  - No respetar la luz roja de un semáforo.
  - No respetar una señal de stop.
- Recuperación parcial de puntos (hasta un máximo de 4 puntos) cada 2 años. Los conductores profesionales cada año.

(DEROGADO) Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo – *Desarrollo reglamentario del permiso por puntos*,

adaptando el Reglamento de Conductores al nuevo sistema, y la Orden INT/2596/2005 regula los cursos de sensibilización vial (12h parcial, 24 h recuperación).

- Incorpora la pérdida total de puntos como causa para la declaración de la pérdida del permiso de conducir.
- Determina las pruebas a realizar para obtener nuevamente el permiso de conducir tras perder todos los puntos, una vez realizado y superado el curso de sensibilización y reeducación vial.
- La Jefatura provincial de tráfico, una vez confirmada la pérdida total, iniciará el procedimiento para declarar la pérdida del permiso de conducir, dando un plazo de 10 días para alegaciones.
- No se podrá solicitar un nuevo permiso hasta 6 meses después desde la notificación de la pérdida de la vigencia del anterior (3 meses para conductores profesionales). Si en los 3 años siguientes vuelve a perder todos los puntos, no podrá obtener un nuevo permiso hasta 12 meses después de la notificación (6 meses para conductores profesionales).
- Se detallan de manera más precisa qué materias y en qué términos se realizarán los cursos de recuperación de puntos.

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial – *Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial*. Tipifica nuevos delitos viales: exceso de velocidad extremo, tasas muy altas de alcohol, conducción temeraria o sin permiso (por pérdida de puntos) pasan a ser delitos penales. Se establecen penas de prisión y retirada judicial del permiso hasta 6-10 años, complementando el sistema de puntos.

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 – *Modificación del régimen sancionador de la Ley de Tráfico*. Agiliza las sanciones: introduce notificación electrónica (DEV) y tablón edictal (TESTRA), descuento del 50% por pronto pago, figura del "conductor habitual" y unifica criterios de multas. Amplía la recuperación parcial a 6 puntos por curso (antes 4). En junio 2009, el RD 818/2009 aprueba el nuevo Reglamento General de Conductores, integrando las normas del permiso por puntos en un texto consolidado.

- 50% de descuento por pago voluntario de la multa.
- Posibilidad de incorporar al Registro de Vehículos el nombre de la persona que es usuario o conductor habitual del vehículo.
- Creación con rango de ley del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico (REVAT).
- Asignación de Dirección Electrónica Vial (DEV) a personas jurídicas y voluntaria para personas físicas que lo soliciten, para la notificación electrónica de sanciones.
- Los conductores no perderán más de 8 puntos por acumulación de infracciones en un solo día salvo algunos supuestos.
- Se podrán recuperar parcialmente un máximo de 6 puntos, cada 2 años (1 para conductores profesionales) después de realizar el curso.

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores – *Nuevo Reglamento General de Conductores*.

FASE DE REVISIÓN (2011-2015)

(DEROGADO) Ley 6/2014, de 7 de abril, 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. – *Reforma parcial de la Ley de Tráfico*. Endurece ciertas sanciones: penaliza dispositivos anti-radar, reincidencias y distracciones.

- Introduce la posibilidad de prohibir por razones de seguridad vial la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla.
- Se cambia el literal de la infracción "*Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos"* por "*Conducir con presencia de drogas en el organismo*" (se mantienen los 6 puntos de sanción).
- Se cambia el literal de la infracción "*Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos"* por "*Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo*" (se mantienen los 6 puntos de sanción).
- Se cambia el literal de la infracción "*Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a inhibir la vigilancia del tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como de inhibición de sistemas de detección de radar"* por "*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*" (se mantienen los 6 puntos de sanción).
- Se introduce como infracción "*Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros*" y se sanciona con 3 puntos.
- Se incorpora en el anexo IV del texto legal (Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad) una primera columna anterior al límite de velocidad de 30 y una última columna a continuación de la correspondiente al límite de velocidad de 120.

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. *Consolidación normativa*. Refunde en un solo texto todas las leyes de tráfico y seguridad vial vigentes. Este texto integrado facilita la aplicación y recoge las reformas de 2005, 2009 y 2014, sin introducir cambios de fondo, pero asegurando coherencia normativa.

FASE DE CONSOLIDACIÓN (2016-2023)

Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. – *Reforma en materia del permiso por puntos*. Entra en vigor en marzo 2022. Aumenta la pérdida de puntos por usar el móvil al volante de 3 a 6 puntos, y por no llevar cinturón, casco o SRI de 3 a 4 puntos. Prohíbe llevar detectores de radar (3 puntos) y elimina la exención de +20 km/h para adelantar en secundarias. Unifica en 2 años el plazo sin infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos. También crea la bonificación de +2 puntos por realizar cursos de conducción segura.

- Se añaden a las competencias del Ministerio del Interior la determinación de la duración, contenido y requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente.
- Se introduce que en ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro.
- Se añade que la superación de los cursos de conducción segura y eficiente compensará con 2 puntos adicionales hasta un máximo de 15 puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada 2 años.
- No se descontarán puntos si transcurre más de 1 año entre la firmeza de la sanción y su anotación en el Registro de Conductores e Infractores.
- Se sanciona con 6 puntos conducir utilizando, sujetándolo con la mano, dispositivos de telefonía móvil.
- Adelantar poniendo en peligro a ciclistas pasa de 4 a 6 puntos.
- No hacer uso del cinturón, casco o sistema de retención infantil pasa de 3 puntos a 4.
- Se unifica a 2 años el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos, desapareciendo la distinción que había entre 2 años para sanciones graves y 3 años para sanciones muy graves.

El Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio modificó el régimen jurídico de los centros que los imparten, sustituyendo el sistema de concesión por un modelo de autorización administrativa previa. Este texto legal, modifica el Artículo 62 de la Ley de Tráfico para regular sus requisitos de funcionamiento, medios materiales y personales.

FASE DE MODERNIZACIÓN (2024-2025)

(DEROGADO) Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, y sus posteriores modificaciones – *Regulación de los cursos de sensibilización y reeducación vial* (la primera, de 2005, y por la reciente **Orden INT/914/2024**, de 26 de septiembre de 2024.

Tras 18 años, se modernizan los cursos de recuperación de puntos. Esta Orden Ministerial sustituye la norma de 2005, actualizando contenidos pedagógicos, incorporando testimonios de víctimas y nuevos riesgos, como dispositivos móviles. Los cursos mantienen un mínimo de 10h (parcial) y de 20h (recuperación) pero se adaptan a la movilidad actual, mejorando su eficacia reeducadora.

- Determina el contenido, la duración y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
- Dos tipos de cursos: recuperación parcial (hasta 4 puntos) y recuperación del permiso de conducción.

- Participación obligatoria de víctimas de siniestros de tráfico en los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Asimismo, la Orden INT/914/2024 actualizó la regulación de los cursos dirigidos a titulares de permisos o licencias de conducción, incorporando la experiencia acumulada desde la implantación del permiso por puntos y adaptándose a los cambios introducidos en la Ley de Tráfico.

Estas reformas buscan mejorar la calidad formativa, adaptarse a los avances tecnológicos y reforzar el impacto educativo del sistema. En conjunto, los cursos de sensibilización y reeducación vial no solo cumplen una función correctiva, sino que se han convertido en un instrumento clave para promover una conducción más segura, consciente y respetuosa.

Orden INT/209/2025, **de 27 de febrero** – *Cursos de conducción segura y eficiente bonificados*. En marzo 2025 entra en vigor. Regula los *cursos de conducción segura y eficiente.* Estos cursos (mínimo de 6 horas teórico-prácticas) permiten a conductores sin infracciones graves obtener +2 puntos extra en su permiso (hasta el máximo de 15). Se establecen programas específicos para turismos y motocicletas, fomentando la formación continua voluntaria y cerrando la implementación del incentivo formativo introducido por la Ley 18/2021.

- El alta de los cursos en la DGT u organismo autonómico competente requerirá obtener previamente una certificación emitida por un organismo acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC). La certificación tendrá una vigencia de 5 años.
- Se deberán dar de alta las ediciones de los cursos al menos con 15 días de antelación a la fecha de inicio, en las aplicaciones informáticas de DGT.
- Dos tipos de cursos: conducción segura y eficiente para turismos y cursos de conducción segura y eficiente para motocicletas y ciclomotores.
- Los cursos permitirán recuperar o ser bonificado con 2 puntos.
- Los cursos durarán como mínimo 6 horas efectivas (teoría 1:45 horas; práctica: 4:15 horas).

ANEXO III: EVOLUCIÓN DEL CATÁLOGO DE INFRACCIONES QUE CONLLEVAN PÉRDIDA DE PUNTOS

Infracción	Ley 17/2005	Ley 8/2009	Ley 6/2014 (derogada)	Ley 18/2021	LTSV 2023
Conducir bajo los efectos del alcohol	4-6	4-6	-	4-6	4-6
Conducir con presencia de drogas	6	6	6	6	6
Negarse a pruebas de alcohol o drogas	6	6	6	6	6
Conducción temeraria, en sentido contrario o competiciones	6	6	-	6	6
Circular por autopistas o autovías con vehículos prohibidos	4	(infracción suprimida)			
Exceso de velocidad	2-6	2-6	2-6	2-6	2-6
Conducir un vehículo con exceso de ocupación (50 % o más) salvo que se trate de autobuses	4	(infracción suprimida)			
Exceso en más del 50 % en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 % en los tiempos de descanso establecidos	6	6	-	6	6
Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4	4	-	4	4
Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes	4	4	-	6	6
Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los demás	4	(infracción suprimida)			
Incumplir prioridad de paso, señal de stop y semáforo en rojo.	4	4	-	4	4
Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida	4	4	-	4	4
Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclista	4	4	-	6	6
Hacer cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en la Ley	3	3	-	3	3
Circular / realizar marcha atrás en autopistas / autovías	4	4	-	4	4

Infracción	Ley 17/2005	Ley 8/2009	Ley 6/2014 (derogada)	Ley 18/2021	LTSV 2023
Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento	4	(infracción suprimida)			
No respetar las señales de los agentes	4	4	-	4	4
No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	3	4	-	4	4
Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención	3	3	-	3	3
Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce	-	-	-	6	6
Parar o estacionar en curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones	2	(infracción suprimida)			
Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2	(infracción suprimida)			
Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares	2	6 (inhibidor)	3 (detección) 6 (inhibidor)	3 (detección) 6 (inhibidor)	3 (detección)
Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido	2	(infracción suprimida)			
Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad	3	3	-	4	4
Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente	2	(infracción suprimida)			
Participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	-	6	-	6	6
Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce	-	4	-	4	4

ANEXO IV. RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE SATISFACCIÓN SOBRE LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

El objetivo principal fue evaluar diversos aspectos de la experiencia formativa: calidad de las instalaciones, utilidad de los materiales, organización del curso, desempeño de los formadores (educador vial y psicólogo), intervención de la víctima, valoración general del curso y el impacto percibido en la actitud del conductor.

La encuesta buscó medir el nivel de satisfacción general de los alumnos, comparar resultados entre distintas sedes geográficas, identificar patrones en las respuestas y calcular estadísticas resumen para cada ítem evaluado.

Se recopilaron respuestas anónimas de participantes en cursos realizados entre el 1 y el 11 de julio de 2025, en centros distribuidos por diversas provincias de España.

Cada participante valoró 11 aspectos del curso en una escala de 1 a 4, donde 4 representa la máxima satisfacción (“Totalmente de acuerdo” o “Excelente”) y 1 la mínima.

Los datos se consolidaron en una base unificada. Se excluyeron del análisis los ítems no aplicables, como la plataforma online en cursos completamente presenciales.

Se calcularon estadísticas descriptivas (media, mediana, moda, desviación estándar) y se analizaron frecuencias de respuesta. También se identificaron correlaciones entre ítems, como la relación entre la valoración del formador y la satisfacción general.

En términos generales, los resultados de la encuesta evidencian un **alto nivel de satisfacción** de los participantes con los cursos de sensibilización y reeducación vial. A continuación, se resumen los hallazgos cuantitativos más importantes:

1. **Satisfacción global por curso:** La **valoración general del curso** obtuvo una media de aproximadamente **3,9 sobre 4**. Este promedio alto se mantuvo tanto para los cursos de *Recuperación parcial de puntos* como para los de *Recuperación total del permiso*, sin diferencias significativas entre ellos. En ambos tipos de curso, más del *95% de los asistentes* calificaron la experiencia global con un 3 (“de acuerdo”) o 4 (“totalmente de acuerdo”), y en torno al *85%* otorgaron la máxima puntuación de 4 en la valoración general. Esto indica que la gran mayoría de

participantes quedaron **muy satisfechos con el curso en su conjunto**, independientemente de la modalidad.

Tabla 1. Valoración general media por tipo de curso:

Tipo de curso	Valoración general promedio (sobre 4)
Recuperación parcial de puntos	3,89
Recuperación total del permiso	3,91

2. **Comparativa por ubicación (sedes/provincias):** La satisfacción se mantuvo elevada en **todas las localizaciones** analizadas. Al agrupar los resultados por provincia o por centro, las diferencias fueron mínimas, los cursos alcanzan evaluaciones excelentes de norte a sur. Los casos de baja satisfacción parecen ligados a circunstancias específicas de alguna sesión o centro, más que a un patrón regional.

3. **Tendencias o patrones en los datos:** Se analizaron posibles variaciones en las puntuaciones según diferentes ejes temporales o de otro tipo:

   - **Por día de la semana:** Los cursos impartidos en fin de semana obtuvieron en promedio la misma satisfacción que los de días laborables.
   - **Por hora del día:** No hubo diferencias notables entre sesiones de mañana y tarde. Tanto los cursos matutinos (ej.: 8:00h. a 14:00h.) como los vespertinos (ej.: 16:00h. a 20:00h.) promediaron prácticamente 4 en la mayoría de los aspectos evaluados.
   - **Correlación entre preguntas:** Se encontró una **alta correlación positiva** entre la valoración de los formadores y la valoración general del curso (r de Pearson ≈ 0,85). Esto significa que quienes daban puntuaciones altas al **educador vial** y al **psicólogo** tendían también a dar una puntuación muy alta al curso en su conjunto. De hecho, en las pocas encuestas donde la valoración general fue algo menor (por ejemplo, un *3 en vez de 4*), se observa que también el participante había puntuado con un 3 algún aspecto clave como el formador o ciertos contenidos.
   - Asimismo, se detectó correlación entre la **percepción de cambio de actitud** (última pregunta) y la valoración general (r ≈ 0,8): quienes quedaron más convencidos de que el curso cambiará su comportamiento al volante suelen ser quienes mejor calificaron el curso globalmente.

4. **Estadísticas resumidas por pregunta:** A continuación, se presenta un **resumen de las puntuaciones** obtenidas en cada uno de los 11 aspectos evaluados en la encuesta, con su media, moda y rango observado:

Tabla 2. Estadísticos por pregunta del cuestionario (escala 1–4)

Aspecto evaluado (pregunta)	Valoración media	Moda (valor más frecuente)	% de respuestas = 4	% de respuestas ≤ 2
Instalaciones (adecuación de aulas, mobiliario, etc.)	3,81	4	82%	2%
Documentación y materiales entregados (claridad, utilidad)	3,91	4	88%	<1%
Material didáctico actualizado	3,91	4	86%	1%
Organización del curso (logística, horarios, etc.)	3,9	4	85%	1%
Plataforma online (para la parte específica, si aplicó)	3,8	4	80%	3%
Valoración del formador/instructor principal	3,91	4	89%	<1%
Valoración del psicólogo-formador	3,91	4	87%	1%
Valoración de la intervención de la víctima de siniestro	3,95	4	90%	<1%
Valoración general del curso	3,91	4	85%	<1%
El curso me aportó una visión nueva sobre la seguridad vial	3,9	4	84%	1%
El curso producirá cambios en mi actitud y conducción	3,8	4	80%	2%

5. **Comparativa de diferentes aspectos del curso:** Al analizar conjuntamente las puntuaciones de las distintas dimensiones evaluadas, se puede afirmar que **no hubo un aspecto claramente deficiente**. Todos los elementos del curso fueron valorados positivamente en promedio. Sin embargo, comparativamente:

   - Las dimensiones de **contenido y facilitadores humanos** obtuvieron las valoraciones más altas absolutas, lo que refleja **una alta aprobación del equipo docente**.
   - Las cuestiones relacionadas con la **organización e infraestructura** del curso (instalaciones, medios didácticos, logística) también recibieron notas altas (medias ~3,8–3,9). Dentro de éstas, la *adecuación de las instalaciones* tuvo ligeramente más variabilidad con alguna mención aislada de aulas poco cómodas o equipamiento insuficiente en ciertas sedes
   - En cuanto a la **plataforma online**, aplicada en la parte específica de algunos cursos, obtuvo una media alrededor de 3,8. Fue el ítem con menor porcentaje de "4" (aprox. 80%) y con algunos de los pocos "3" registrados.

- Las últimas preguntas del cuestionario medían la **utilidad percibida**: si el curso proporcionó una visión nueva y si cambiará la actitud del conductor. Ambas tuvieron excelentes resultados (medias 3,8–3,9). Es muy revelador que cerca del *80–85% de los asistentes siente haber adquirido nueva conciencia y piensa cambiar su comportamiento* (respondieron 4 a estas afirmaciones). Esto cumple directamente el objetivo pedagógico de estos cursos. Solo una minoría (en torno al 2%) fue escéptica manifestando que *"no" cambiaría su actitud (respuesta 1–2)*.

En conjunto, **todos los aspectos del curso recibieron evaluaciones positivas**, destacándose ligeramente (por mínima diferencia) la intervención de la víctima y la calidad de los instructores como los puntos más fuertes según los alumnos. La infraestructura física y la plataforma tecnológica, aunque igualmente bien valoradas, son las categorías donde se detectó algún comentario de mejora.

6. Diferencias según tipo de curso (puntos frente a permiso): Al desglosar las respuestas por tipo de curso realizado:

   - Los alumnos de **Recuperación parcial de puntos** otorgaron, en promedio, prácticamente las mismas calificaciones que los de **Recuperación total del permiso** en todos los ítems. Esto indica que **ambos formatos de curso están logrando un nivel de calidad semejante** y son percibidos de manera igual de positiva.

7. **Máximos y mínimos del feedback de los participantes**: Para identificar los puntos más fuertes y más débiles percibidos:

   - **Aspectos mejor valorados**: La *actitud y preparación de los formadores*, así como la *intervención testimonial de la víctima*, destacan como los activos más apreciados. Más del 95% de los encuestados calificó al **educador vial** con *"Excelente"* (4) o *"Buena"* (3), siendo "Excelente" la mayoría. De hecho, únicamente **un 1%** dio menos de 3 en este apartado, lo cual es notable. De forma similar, la exposición del **testimonio de la víctima** impactó profundamente: cerca del *90% le dio la máxima puntuación*, convirtiéndose en la dimensión con mayor porcentaje de 4. Muchos comentarios cualitativos (recopilados fuera de la encuesta cuantitativa) mencionan esta intervención como "conmovedora" y fundamental para cambiar su manera de pensar.
   - También la **documentación didáctica** entregada fue un aspecto bien valorado: la mayor parte encontró útiles los materiales escritos y audiovisuales de apoyo. La moda en "documentación comprensible" fue 4 y ninguno la consideró inadecuada (0 respuestas de desaprobación total).
   - **Aspectos relativamente más bajos**: Aunque ninguna categoría resulta realmente "baja", comparativamente la *plataforma online* y las *condiciones materiales* (instalaciones) recibieron los valores más modestos dentro de un rango alto. Por ejemplo, la plataforma tuvo algunos "Ni de acuerdo ni en desacuerdo" (valor 3) más que otros ítems, y fue el único ítem donde el porcentaje de "Totalmente de acuerdo" quedó ligeramente por debajo del 80%.

- Las **instalaciones** físicas tuvieron una media ~3,8, ligeramente inferior a otras áreas de contenido humano. Los casos de menor satisfacción señalan que **la experiencia podría variar según el centro específico**, sugiriendo garantizar estándares uniformes de infraestructura en todos los lugares donde se imparten los cursos.

8. **Cursos online frente presenciales:** Todos los participantes tuvieron al menos parte presencial (los cursos incluyen 8 horas comunes que suelen ser presenciales). Sin embargo, algunos completaron la parte específica (4 horas adicionales) mediante plataforma online. Al no haber grupos integramente presenciales o integramente online, la comparación directa es limitada. No obstante, **la valoración sobre la plataforma** permite inferir la opinión de quienes la usaron:

   - Un dato positivo es que incluso entre usuarios de la plataforma, la valoración general del curso se mantuvo alta (~3,9). Es decir, **la inclusión de módulos online no pareció disminuir la satisfacción global**.
   - Un 80% la consideró adecuada o excelente, reflejando que las herramientas virtuales implementadas cumplieron su función correctamente en la mayoría de casos.
   - No se detectó en los datos que quienes hicieron parte online dieran una valoración general inferior; al contrario, algunos de los índices más altos provinieron de provincias que ofertan la parte específica online (p. ej., Valladolid, Valencia). Por tanto, **los cursos online lograron efectividad semejante a los presenciales**, aunque es recomendable mantener la experiencia técnica del usuario en constante mejora para alcanzar el nivel de excelencia percibido que tiene la formación presencial.

9. **Correlaciones entre respuestas:** Existe una fuerte correlación entre la opinión de los instructores y la nota global. Igualmente, hubo correlaciones altas entre casi todos los ítems de satisfacción.

La *correlación entre "visión nueva" y "cambio de actitud"* fue especialmente alta (casi $r = 0,9$): quienes reconocen haber aprendido algo nuevo también manifiestan que cambiarán su conducta. Esto es coherente y alentador, pues implica que el curso logró concienciar a esos conductores.

- También existió una leve correlación entre valoraciones de *instalaciones* y *documentación* (r ~0,5). Los participantes más exigentes con los aspectos materiales tendieron a valorar de forma más crítica otros elementos del curso. No obstante, dado el reducido número de valoraciones críticas y la elevada concentración de respuestas en la puntuación 4, limitan la interpretación de esta correlación.

10. **Valores atípicos y anomalías:** Sólo un *0,7%* de las encuestas puede considerarse verdaderamente "disconforme" (con promedio de respuestas ≤ 2).

ANEXO V. TABLAS

En este anexo se incluyen los datos y tablas, que han servido para la elaboración de las figuras del informe.

Figura 2. Evolución del volumen de puntos detraídos y de sanciones que implican detracción de puntos por año (2006-2024)

AÑO	SUMA DE SANCIONES QUE DETRAEN PUNTOS	SUMA DE PUNTOS DETRAÍDOS
2006	90.370	290.634
2007	992.707	3.200.680
2008	1.349.451	4.204.268
2009	1.532.186	4.601.758
2010	1.459.784	4.421.650
2011	1.446.643	4.387.860
2012	1.388.925	4.240.874
2013	1.441.488	4.369.959
2014	1.371.192	4.198.454
2015	1.248.094	3.916.725
2016	1.172.244	3.673.700
2017	1.186.881	3.724.399
2018	1.161.426	3.753.461
2019	1.126.490	3.608.089
2020	930.600	2.906.222
2021	1.194.611	3.776.209
2022	1.169.925	4.091.912
2023	1.164.574	4.240.200
2024	1.278.585	4.579.521

Fuente: DGT

Figura 3. Evolución del número de conductores según su saldo de puntos en su permiso (2006-2024)

Año	11 o menos	12	13	14	15
2006	2.413.148	21.020.812	-	-	-
2007	3.020.091	21.115.512	-	-	-
2008	3.691.390	21.061.233	-	-	-
2009	2.898.623	3.326.885	-	19.257.628	-
2010	2.540.958	4.292.006	-	18.679.150	-
2011	2.524.731	4.253.845	-	19.045.674	-
2012	2.578.898	4.214.746	-	18.779.607	-
2013	2.117.241	3.465.337	429.708	3.701.341	16.309.939
2014	2.231.762	3.314.284	562.187	3.413.941	16.663.675
2015	2.318.044	3.228.163	580.496	3.381.660	16.803.243
2016	2.350.421	3.164.687	538.026	3.240.730	17.062.637
2017	2.199.493	3.167.480	520.355	2.942.127	17.776.896
2018	2.369.680	3.218.810	511.736	2.766.178	17.953.693
2019	2.451.033	3.244.068	509.923	2.538.544	18.536.897
2020	2.228.995	3.287.053	489.923	2.500.813	18.666.259
2021	2.336.983	3.287.002	521.433	2.533.534	18.717.674
2022	2.504.104	3.164.552	536.247	2.539.099	18.896.379
2023	2.592.657	3.177.543	569.864	2.533.945	19.025.341
2024	2.800.722	2.513.733	512.104	2.540.248	19.762.804

Fuente: DGT

Figura 4. Evolución del número de sanciones con detracción de puntos por tipo de infracción (2006-2024)

AÑO	VELOCIDAD	ALCOHOL	SEMÁFORO EN ROJO	TELÉFONO MÓVIL	CINTURÓN/SRI	DROGAS	STOP/CEDA EL PASO/PRIORIDAD PASO	CONDUCCIÓN TEMERARIA	CASCO
2006	24.260	9.230	3.169	9.404	18.642	8	3.691	498	6.608
2007	402.481	92.508	27.391	71.292	135.292	187	20.623	10.013	41.612
2008	571.783	109.667	39.203	105.047	183.070	1.004	28.400	13.218	52.610
2009	698.257	120.948	47.825	139.266	216.229	2.916	32.132	11.876	46.955
2010	693.162	151.575	82.738	143.326	179.420	3.123	30.431	14.137	29.523
2011	718.916	134.826	95.771	141.006	161.725	4.721	31.405	12.847	16.916
2012	677.458	122.799	118.464	142.538	148.296	6.194	32.300	10.760	12.369
2013	717.115	126.787	129.661	151.486	139.038	7.408	33.689	10.429	9.570
2014	642.865	119.795	160.106	139.996	123.200	11.028	32.164	9.151	9.073
2015	547.900	105.759	184.144	119.126	98.414	17.920	27.654	8.140	7.763
2016	534.616	98.831	149.738	108.085	98.063	25.608	25.347	8.353	6.659
2017	540.796	100.748	140.404	117.145	93.685	34.029	25.153	8.965	7.080
2018	475.232	103.270	131.381	121.863	99.189	50.505	25.623	9.034	6.713
2019	472.033	105.696	107.822	114.693	101.622	37.408	27.874	8.896	6.143
2020	425.531	53.873	87.846	100.652	78.289	28.063	25.913	8.455	5.343
2021	533.921	83.578	122.426	122.262	100.348	41.087	32.660	10.475	6.430
2022	473.419	123.107	161.064	109.200	89.508	42.130	32.007	9.578	6.461
2023	452.884	119.548	171.580	119.415	82.985	50.028	37.615	10.300	5.863
2024	539.572	117.547	161.006	139.586	83.952	64.250	43.515	11.575	5.753

Fuente: DGT

Figura 5. Evolución de las pérdidas de vigencia de permisos de conducción por año (2006-2024)

AÑO	TOTAL PÉRDIDAS VIGENCIA
2006	1
2007	1.579
2008	17.147
2009	30.046
2010	39.505
2011	33.844
2012	25.599
2013	24.713
2014	23.286
2015	18.934
2016	12.875
2017	18.244
2018	19.735
2019	21.611
2020	15.367
2021	21.016
2022	21.285
2023	20.294
2024	24.910

Fuente: DGT

Figura 6. Evolución del número de conductores que han perdido la vigencia del permiso en una o más ocasiones (2006-2024)

	Nº conductores	Pérdidas vigencia
2006-2024	322.083	1
2006-2024	27.678	2
2006-2024	3.517	3
2006-2024	413	4
2006-2024	65	5
2006-2024	4	6

Fuente: DGT

Figura 7. Evolución del número de centros autorizados, por año. (2006-2024)

AÑO	CENTROS ACTIVOS
2006	196
2007	233
2008	246
2009	252
2010	250
2011	244
2012	241
2013	243
2014	255
2015	243
2016	244
2017	244
2018	404
2019	408
2020	406
2021	405
2022	405
2023	766
2024	1.086

Fuente: DGT

Figura 8. Evolución del número de cursos de sensibilización y reeducación vial impartidos por año (2006-2024)

AÑO	Nº CURSOS
2006	3
2007	1.058
2008	2.854
2009	4.969
2010	6.445
2011	7.574
2012	7.567
2013	7.897
2014	8.194
2015	8.205
2016	8.108
2017	7.728
2018	8.335
2019	9.404
2020	8.419
2021	9.929
2022	9.862
2023	10.521
2024	14.922

Fuente: DGT

Figura 9. Evolución del número de cursos de sensibilización y reeducación vial impartidos por año y modalidad (2006-2024)

AÑO	TIPO CURSO	Nº CURSOS
2006	Recuperación del permiso	0
2006	Recuperación parcial de puntos	3
2007	Recuperación del permiso	76
2007	Recuperación parcial de puntos	982
2008	Recuperación del permiso	738
2008	Recuperación parcial de puntos	2.116
2009	Recuperación parcial de puntos	2.884
2009	Recuperación del permiso	2.085
2010	Recuperación del permiso	3.355
2010	Recuperación parcial de puntos	3.090
2011	Recuperación parcial de puntos	3.599
2011	Recuperación del permiso	3.975
2012	Recuperación del permiso	4.151
2012	Recuperación parcial de puntos	3.416
2013	Recuperación parcial de puntos	3.742
2013	Recuperación del permiso	4.155
2014	Recuperación del permiso	4.452
2014	Recuperación parcial de puntos	3.742
2015	Recuperación del permiso	4.476
2015	Recuperación parcial de puntos	3.729
2016	Recuperación del permiso	4.415
2016	Recuperación parcial de puntos	3.693
2017	Recuperación parcial de puntos	3.480
2017	Recuperación del permiso	4.248
2018	Recuperación parcial de puntos	3.949
2018	Recuperación del permiso	4.386
2019	Recuperación del permiso	5.001
2019	Recuperación parcial de puntos	4.403
2020	Recuperación parcial de puntos	3.500
2020	Recuperación del permiso	4.919
2021	Recuperación parcial de puntos	4.446
2021	Recuperación del permiso	5.483
2022	Recuperación del permiso	5.389
2022	Recuperación parcial de puntos	4.473
2023	Recuperación del permiso	5.533
2023	Recuperación parcial de puntos	4.988
2024	Recuperación del permiso	7.564
2024	Recuperación parcial de puntos	7.358

Fuente: DGT

Figura 10. Evolución del nº de alumnos por año en cursos de reeducación y sensibilización vial (2006-2024)

AÑO	Nº ALUMNOS
2006	4
2007	5.147
2008	22.774
2009	54.433
2010	76.616
2011	94.492
2012	89.735
2013	91.507
2014	94.275
2015	87.200
2016	81.125
2017	75.922
2018	83.901
2019	85.535
2020	73.414
2021	88.413
2022	96.920
2023	106.252
2024	117.091

Fuente: DGT

Figura 11. Evolución de personas fallecidas y heridas por siniestro (2006-2024)

AÑO	PERSONAS FALLECIDAS	PERSONAS HERIDAS HOSPITALIZADAS
2006	4.104	21.382
2007	3.823	19.295
2008	3.100	16.488
2009	2.714	13.923
2010	2.478	11.995
2011	2.060	11.347
2012	1.903	10.444
2013	1.680	10.086
2014	1.688	9.574
2015	1.689	9.495
2016	1.810	9.755
2017	1.830	9.546
2018	1.806	8.935
2019	1.755	8613
2020	1.370	6.681
2021	1.533	7784
2022	1.746	8.502
2023	1.806	9265
2024	1.785	9.561

Fuente: DGT

Figura 12. Evolución del nº de ayuntamientos que comunican puntos por año (2006-2024)

AÑO	Nº AYUNTAMIENTOS
2006	56
2007	144
2008	352
2009	564
2010	823
2011	899
2012	1.053
2013	1.135
2014	1.193
2015	1.279
2016	1.287
2017	1.318
2018	1.321
2019	1.352
2020	1.356
2021	1.425
2022	1.455
2023	1.468
2024	1.580

Fuente: DGT

Figura 13. Porcentaje de población sobre el que se comunican detracciones de puntos por año (2006-2024)

AÑO	PORCENTAJE POBLACIÓN
2006	20,84
2007	30,02
2008	45,87
2009	56,39
2010	67,1
2011	67,86
2012	73,5
2013	76,41
2014	79,56
2015	82,02
2016	81,67
2017	81,51
2018	81,21
2019	82,8
2020	82,11
2021	83,13
2022	85,26
2023	85,25
2024	86,56

Fuente: DGT

Figura 14. Evolución del número de sanciones (en %) que detraen puntos por organismo emisor (2006-2024)

	Ayuntamientos	Dirección Gral. de Tráfico	Gobierno Vasco	Servei Catalán de Tráfico
2006	10.726	65.642	2.924	11.078
2007	137.588	623.612	46.412	185.095
2008	213.694	847.664	57.079	231.014
2009	268.601	960.756	58.705	244.124
2010	309.633	956.130	47.171	146.850
2011	336.014	934.078	29.059	147.492
2012	405.180	845.061	37.762	100.922
2013	417.572	892.460	34.860	96.596
2014	453.941	795.292	33.014	88.945
2015	476.458	646.963	31.564	93.109
2016	432.882	595.972	31.699	111.691
2017	438.320	605.464	35.200	107.897
2018	444.058	573.414	29.373	114.581
2019	401.350	561.487	29.407	134.246
2020	324.988	489.027	19.027	97.558
2021	420.623	612.227	24.448	137.313
2022	448.873	614.501	20.491	86.060
2023	458.803	589.938	17.707	98.126
2024	481.827	636.715	17.600	144.335

Fuente: DGT

Figura 15. Número de personas fallecidas por millón de habitantes. *Fuente: DGT.*

Pais	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Lituania	202	201	205	218	230	231	228	155	116	95	97	101	86	91	83	66	67	62	67	63	53	43	56	43
Luxemburgo	159	140	118	110	102	92	97	72	97	64	64	65	84	64	64	56	42	60	36	42	38	56	39	27
Letonia	236	238	228	222	196	183	190	144	117	103	86	87	88	106	95	80	70	77	69	73	78	60	75	60
Eslovenia	140	135	121	137	129	131	146	106	84	67	69	63	61	52	58	63	50	44	49	38	54	40	39	32
España	136	131	128	112	103	93	85	68	59	53	44	41	36	36	36	39	39	39	37	29	32	37	38	37
Dinamarca	81	86	80	68	61	56	75	74	55	46	40	30	34	32	31	37	30	30	34	28	22	26	27	24
Rep. Checa	130	140	142	135	126	104	119	104	86	77	74	71	62	65	70	58	55	62	58	48	50	50	46	45
Chipre	140	133	136	160	139	116	117	106	89	73	85	59	51	52	67	54	62	57	59	54	50	41	37	44
Austria	119	119	115	108	94	88	83	82	76	66	62	63	54	51	56	50	47	46	47	39	41	41	44	38
Bélgica	145	127	117	112	104	102	101	88	88	78	80	75	69	67	68	59	54	53	56	43	45	46	43	40
Suecia	66	63	59	53	49	49	52	43	39	28	34	30	27	28	27	27	25	32	22	20	20	22	22	20
Polonia	145	152	148	150	143	137	146	143	120	103	110	94	88	84	77	80	75	75	77	66	59	50	52	52
Irlanda	107	96	85	94	97	87	78	63	53	47	41	36	41	41	35	39	32	28	29	29	27	31	34	32
Portugal	163	160	148	124	119	92	92	84	80	93	89	72	64	64	60	57	61	68	67	52	54	60	61	58
Croacia	146	141	158	137	138	142	144	154	127	99	97	92	86	73	82	73	80	77	73	58	72	71	71	62
Hungría	121	140	131	128	127	129	122	99	82	74	64	61	60	63	65	62	64	65	62	47	56	55	49	52
Eslovaquia	116	116	121	113	113	114	123	113	71	69	60	65	46	54	57	51	51	48	50	45	45	49	49	48
UE-28	120	117	110	103	98	93	92	84	75	67	66	60	55	55	55	54	53	53	51	42	45	46	46	45
Alemania	85	83	80	71	65	62	60	54	51	45	50	45	41	42	43	39	39	40	37	33	31	33	34	33
Estonia	146	164	121	126	125	151	146	99	73	59	76	66	61	59	51	54	36	51	39	44	41	37	43	50
Grecia	172	149	146	151	150	149	145	139	130	113	103	89	80	73	73	76	68	65	64	54	58	63	61	64
Finlandia	84	80	73	72	72	64	72	65	52	51	54	47	48	42	49	47	43	43	38	40	41	35	33	32
Italia	125	122	114	106	101	98	88	81	72	70	65	63	57	56	56	54	56	55	53	40	49	54	52	51
Francia	134	125	98	89	85	74	73	67	66	64	63	58	51	53	54	54	53	50	50	39	45	50	48	48
Países Bajos	62	61	63	49	46	45	43	41	39	32	33	34	28	28	31	31	31	35	34	30	29	37	34	32
Malta	41	41	40	33	42	27	30	22	37	31	39	22	40	23	25	51	41	38	32	23	17	54	30	21
Bulgaria	124	122	122	121	123	135	133	141	121	105	89	82	83	91	98	99	96	87	90	67	81	78	81	74
Rumania	109	110	102	112	123	122	133	148	137	117	100	102	93	91	95	97	99	96	96	85	93	86	81	78

REFERENCIAS DE LOS ESTUDIOS ANALIZADOS

Alonso, F., Faus, M., Esteban, C., & Marti, B. (2024). Assessing the Impact of Point-based License Systems on Road Safety: A Systematic Review and Meta-analysis. *The European Journal of Psychology, 17*(1), 11-24. doi:https://doi.org/10.5093/ejpalc2025a2

Aparicio Izquierdo, F., Arenas Ramírez, B., Mira McWillians, J., & Páez Ayuso, J. (2010). The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. *Accident Analysis and Prevention, 43*(3), 911-922. doi:https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.014

Castillo-Manzano, J., Castro-Nuño, M., & Pedregal, D. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. *Accident Analysis and Prevention, 42*(4), 1310-1319. doi:https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.02.009

Conejero-Paz, E., & Segura-Cuenca, M. (2019). Evaluando la seguridad vial, el caso del carnet por puntos en España. *Boletín Científico Sapiens Research, 9*(2), 33-40. Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7500826

DGT. (Julio de 2016). Permiso por Puntos: un balance de diez años. *Tráfico y Seguridad Vial*, 20-21. Obtenido de https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/TRAFICO-236-BAJA.pdf

Gras, M.-E., Font-Mayolas, S., Planes, M., & Sullman, M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. *Safety Science, 70*, 270-275. doi:https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.06.014

Martínez-Gabaldón, E., Méndez Martínez, I., & Martínez-Pérez, J. (2020). Estimating the impact of the Penalty Point System on road fatalities. *Transport Policy, 86*, 1-8. doi:https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.003

Novoa, A., Pérez, K., Santamaría-Rubio, E., Marí-Dell Ólmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., Borrell, C. (2010). Impacto del sistema de puntos de penalización en las lesiones en tráfico en España: un estudio de la serie de tiempo. *Revista Americana de Salud Pública, 100* (11), 2220-7. doi:https://doi.org/10.2105/ajph.2010.192104

Pulido, J., Lardelli, P., de la Fuente, L., Flores, V., Vallejo, F., & Regidor, E. (2010). Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. *J Epidemiol Community Health, 64*(3), 274-276. doi:https://doi.org/10.1136/jech.2008.082461

Pulido, J., Molist, G., Vallejo, F., Jiménez-Mejías, E., Hoyos, J., Regidor, E., & Barrio, G. (2021). No effect of the Penalty Point System on road traffic accident mortality among men with a high socioeconomic status in Spain. *Accident Analysis and Prevenrion, 156*. doi:https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106154

Rebollo-Sanz, Y., Rodriguez-López, J., & Rodríguez-Planas, N. (2021). Penalty-point system, deterrence and road safety: A quasi-experimental analysis. *Journal of Economic Behaviour and Organization, 190*, 408-433. doi:https://doi.org/10.1016/j.jebo.2021.08.007

Roca Ruiz, J., Montoro González, L., & Tortosa Gil, F. (2009). Spanish drivers' valuation of the penalty point system. *Psicothema, 212*, 294-9. Obtenido de https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19403085/



Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid