

CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL

“DISTRACCIONES AL VOLANTE”

(del 6 al 12 de octubre de 2025)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

v1.0



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	5
2. CONTEXTUALIZACIÓN	6
3. FACTORES DE RIESGO ASOCIADOS A LAS DISTRACCIONES	7
4. RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA	13
5. NORMATIVA	14

1. INTRODUCCIÓN

Del **6 al 12 de octubre de 2025**, se ejecutarán los servicios de vigilancia y control del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención a las distracciones al volante en las vías de circulación.

Las campañas de vigilancia y control sobre los factores de riesgo asociados a las distracciones se inscriben en la relevancia que estos tienen para la seguridad vial, tanto por el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción como por el aumento de la severidad de las lesiones de las personas accidentadas. Debe considerarse que las distracciones al volante constituyen el factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente en aquellos siniestros con víctimas mortales: se registraron 409 casos en el año 2023, lo que representa un 30% del total de los siniestros mortales registrados¹.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica “el uso seguro de las vías” como un pilar fundamental para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales al final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación con el uso seguro de las vías destaca “restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce” como una de las causas más frecuentes de las distracciones.

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero” ha asumido que las distracciones deben ser un indicador clave del comportamiento seguro de los usuarios de las vías, en particular, el creciente uso de los dispositivos tecnológicos de comunicación, fundamentalmente, los teléfonos móviles; e identifica el uso de dispositivos móviles y teléfonos inteligentes como un factor de causalidad de primera magnitud en los siniestros de tráfico.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030, de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo”² en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado. La Estrategia aborda la necesidad de actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo; Son líneas de actuación prioritarias en ese sentido: aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación y potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo mediante la aplicación de las nuevas tecnologías, en particular, la vigilancia del uso del teléfono móvil.

Por todo ello, la presente campaña de vigilancia y control es esencial para reducir las conductas de los usuarios que implican comportamientos de alto riesgo, ya que comprometen la seguridad de la circulación y ponen en peligro tanto sus vidas como la del resto de los usuarios de las vías.

Del 6 al 12 de octubre de 2025, se llevarán a cabo servicios de vigilancia y control del tráfico en las vías interurbanas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas de tráfico interesadas en sus respectivos territorios.

Asimismo, se invita a los ayuntamientos interesados a adherirse a la campaña para realizar dichas labores de vigilancia y control preventivas en las vías de circulación de ámbito urbano.

¹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Las principales cifras de siniestralidad vial en España 2023. Pág 72
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2023/>

² Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. Página 157
<https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/tolerancia-cero-con-comportamientos-de-riesgo/>

2. CONTEXTUALIZACIÓN

En el año 2023, se registraron un total de 1.806 personas fallecidas en las vías de circulación de nuestro país (51 más que en 2019, un ascenso del 3%), se registraron 9.265 personas heridas hospitalizadas (652 más respecto 2019, un ascenso del 8%), asimismo 124.266 personas resultaron heridas no hospitalizadas (6.479 menos respecto 2019, un descenso del 5%)³.

La conducción distraída y/o desatenta se mantiene, desde 2017, como la causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico ocurridos en las vías de circulación, con mayor intensidad tanto respecto del porcentaje total de siniestros como del porcentaje total de casos con fallecidos. En 2023, las distracciones al volante estuvieron presentes en el 17% de los siniestros y fueron un factor concurrente en el 30% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales, 409 casos asociados⁴.

Tabla 1. Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos).

Factor concurrente	Siniestro viales		Siniestros mortales	
	Nº de Casos	%	Nº de Casos	%
Alcohol*	3.609	13%	246	26%
Distracción	12.475	17%	409	30%
Velocidad inadecuada	5.070	7%	291	21%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.249 y el total de siniestros mortales es 1.359. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 28.120 siniestros viales y una muestra de 941 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial en España 2023. Pág 72

Todo ello en comparación con los 359 casos asociados a víctimas mortales del año 2019 relacionados con las distracciones, lo que representó estar presente como factor concurrente en el 28% de los accidentes mortales y en el 16% de los accidentes con víctimas registrados ese año.

Tabla 2. Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos).

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.942	16%	359	28%
Alcohol	3.161 (de 24.745)	13%	216 de (870)	25%
Velocidad inadecuada	6.049	8%	298	23%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 72.652 y el total de accidentes mortales es 1.301. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 24.745 accidentes con víctimas y una muestra de 870 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno los conductores implicado en el accidente es positiva.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial en España 2019. Pág 58

³ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Las principales cifras de siniestralidad vial en España 2023. Pág. 5 https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/_galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Principales_Cifras_Siniestralidad/Informe-Anual-2023-Principales-Cifras_V18_FINAL_ES_acd_np_md_mgt_OK_20250130.pdf

⁴ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Las principales cifras de siniestralidad vial en España 2023. Pág. 72 https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/_galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Principales_Cifras_Siniestralidad/Informe-Anual-2023-Principales-Cifras_V18_FINAL_ES_acd_np_md_mgt_OK_20250130.pdf

3. FACTORES DE RIESGO ASOCIADOS A LAS DISTRACCIONES

La distracción al volante es un factor de riesgo importante en el tráfico. Se produce cuando la atención se desvía de las actividades necesarias para una conducción segura hacia una actividad complementaria. La distracción puede ser visual, auditiva, física o cognitiva. Las causas más comunes son: la interacción con los pasajeros, el uso del teléfono móvil/dispositivo, la alimentación o el ajuste de los sistemas del vehículo. Estudios realizados en EE. UU. indican que los conductores realizan actividades que los distraen durante aproximadamente la mitad del tiempo al volante. El teléfono móvil es una de las fuentes más comunes de distracción al volante.⁵.

En una encuesta reciente, tres de cada cuatro conductores españoles, exactamente un 76% de los conductores encuestados reconocen conducir distraídos con cierta frecuencia, y hasta un 5% reconocen distraerse al volante “casi siempre”. Los mayores de 65 años se distraen diez veces menos que los jóvenes de 18 a 29 años⁶.

La Encuesta electrónica sobre las actitudes de los usuarios de las carreteras (ESRA-2023) confirma la baja consideración de los conductores españoles respecto a los riesgos del uso del móvil. Dicho estudio recoge que el 22,2% de los conductores españoles reconocieron realizar llamadas telefónicas sin usar manos libres en el móvil frente a un 58,6 que sí lo usó; además, un 24,7 de los conductores reconoció leer mensajes de texto y seguir redes sociales mientras conducía.⁷

Mensajes fuerza:

Para conducir con seguridad es necesario centrar toda nuestra atención en las tareas requeridas para circular por las vías públicas por las cuales circulan otros usuarios.

Las distracciones son un factor concurrente en el 30% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales en 2023, con 409 casos de siniestros asociados.

Un 76% de los conductores españoles reconocen conducir su vehículo mientras están distraídos con cierta frecuencia.

Un 24,7% reconocen realizar seguimiento de mensajes de texto en el móvil y de redes sociales.

Un 22 % reconocen hablar al teléfono sin dispositivo manos libres.

Los conductores distraídos, por lo general, tienden más a dar volantazos, sus tiempos de reacción son más largos y no perciben información del entorno del tráfico. Los tiempos estimados de algunas distracciones reflejan el riesgo asociado que suponen para mantener una conducción adecuada.

⁵ Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2024): Road Safety Thematic Report Distraction, Pag.4, [3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2024-03/3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en)

⁶ Encuesta sobre hábitos en la conducción. opinión y tendencia a las distracciones a los conductores diseñada por la Fundación Línea Directa y realizada por la consultora MDK, resultados recogidos en el estudio Distracciones y accidentalidad en las carreteras españolas (2023), https://www.fundacionlineadirecta.org/sala-de-prensa/-/asset_publisher/3polfsFvW0wN/content/stop-accidentes-estudio-fundaci-c3-b3n

⁷ ESRA3 Thematic report Nr.3 (2024): Distraction (Mobile phone use) & fatigue. Pág. 16 https://www.esranet.eu/en/publications/esra3-publications/#esra3_reports



Fuente: Revista Tráfico y seguridad vial, de la Dirección General de Tráfico.

Se estima que las distracciones juegan un papel relevante y concurrente en los siniestros de tráfico que se producen en los países europeos, representando entre el 5 y el 25 % del total de siniestros, según estudios clásicos sobre distracción en sus formas más extremas.

Lo que puede resultar una evidente infrarrepresentación del impacto de las distracciones, ya que es difícil estimar el grado de contribución de la distracción al siniestro; investigaciones recientes sobre conducción naturalista sugieren que el porcentaje de accidentes relacionados con la distracción es mayor que dichas estimaciones⁸.

El impacto y el riesgo de colisión varían en función de la naturaleza de la actividad que origina la distracción y de su tiempo de duración. También dependen del contexto de la circulación, del tráfico en ese momento y de las características del propio conductor.

En el contexto del tráfico, cuanto mayor es la velocidad del propio vehículo y/o del resto de vehículos, el margen de reacción que tiene el conductor es menor frente a los imprevistos y más conveniente resulta que el conductor se concentre totalmente en las tareas de conducir y evite todo tipo de distracciones, especialmente, aquellas que suponen apartar la mirada de la vía durante más tiempo, como la manipulación de dispositivos electrónicos para diversas funcionalidades.

Distracción y velocidad se convierten así en un binomio que aumenta muy significativamente los niveles de riesgo durante la conducción. El tipo de accidente más frecuente debido a la distracción es la salida de la vía, junto con el choque con el vehículo precedente y/o atropello de peatones.

En ese recorrido fuera del control del conductor, a mayor distancia aumentan considerablemente las probabilidades de chocar contra un obstáculo, otro vehículo o un peatón, especialmente en áreas urbanas.

⁸ Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2022): Road Safety Thematic Report Driver Distraction, Pag.4. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-04/Road_Safety_Thematic_Report_Driver_Distraction_2022.pdf

A 120 km/h, ni un campo de fútbol

Distancia de reacción

Es la que se recorre en el tiempo que tardamos en percibir el peligro. A mayor velocidad, más metros. En condiciones normales tardamos un segundo en pisar el freno.

Distancia de frenado

Es la que se recorre desde que pisamos el freno hasta que se detiene el vehículo. Depende del estado del firme, del automóvil y obviamente de la velocidad.

Distancia total de parada



La naturaleza de la distracción y su tiempo de duración tienen también un impacto directo en el incremento del riesgo de siniestro. Y, en ese sentido, se ha comprobado que actividades que obligan al conductor a desviar la mirada de la carretera por más tiempo y/o realizar actividades manuales combinadas con actividad cognitiva aumentan significativamente el riesgo de colisión.

El uso de los dispositivos electrónicos, precisamente, en sus diversas funcionalidades, está reconocido por diversos estudios como una de las distracciones más habituales, con severas consecuencias para la conducción atenta, pues es una de las distracciones que origina perturbaciones en casi todas las capacidades necesarias para conducir a la vez: cognitiva, visual, manual, auditiva...

Destaca de dichos estudios la atención especial prestada a los diferentes actos que supone la actividad de usar un teléfono al volante: alcanzar a la mano un teléfono, marcar un número de teléfono, oír mensajes de texto, escribir un mensaje de texto de respuesta... en comparación con otros actos de otras actividades de carácter menos complejo: hablar y escuchar por un teléfono manos libres, interactuar con otro pasajero, ajustar la radio del vehículo...

Si bien estudios de comparativa de casos cruzados de accidentes habían demostrado que el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mientras se mantiene una conversación por teléfono móvil podía multiplicarse por cuatro en determinados tipos de vehículos⁹, en los estudios basados en la observación naturalista no se confirma el mismo alcance, sino que este se multiplica exponencialmente.

Ahora los estudios más recientes, mucho más detallados en sus observaciones apuntan a que ese riesgo de conversar puede ser algo menor en contraposición con los actos necesarios para llegar a tener una conversación telefónica al tener que manejar un terminal.

Acciones que en su conjunto requieren una combinación de habilidades visuales, habilidades manuales y habilidades cognitivas, acciones que multiplican también el tiempo de duración de la distracción; es precisamente, esa combinación de acciones lo que incrementa exponencialmente el riesgo de cada distracción.

⁹ Olson, R.L., Hanowski, R.J., Hickman, J.S. & Bocanegra, J. (2009) Driver distraction in commercial vehicle operations. US Department of Transportation, Washington, DC. <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/DriverDistractionStudy.pdf>

El Observatorio Europeo de Seguridad Vial (European Road Safety Observatory ERSO) en su informe monográfico sobre distracciones al volante de 2023¹⁰ recoge los resultados sobre distracciones de diversos estudios recientes basados en observación directa de los conductores (conducción naturalista) para alertar de los impactos detectados de las distracciones por dispositivos electrónicos.

El informe expresa que la investigación a gran escala del comportamiento diario del conductor en contextos naturalistas indica que los conductores realizan otras actividades aproximadamente la mitad del tiempo de conducción. El uso del teléfono móvil al volante es una de las causas más comunes de distracción del conductor recogida por dicho trabajo.

La prevalencia del uso del teléfono móvil mientras se conduce un vehículo en las carreteras europeas, según el informe, es admitida por el 48% de los conductores mientras lo utilizan con dispositivos manos libres; un 29% de los conductores europeos admite usarlo sin utilizar funcionalidades manos libres, y un 24% de los conductores lo utiliza para leer mensajes de texto o comprobar redes sociales.

Aunque las dos últimas actividades relacionadas con el uso del teléfono móvil son ilegales, el uso del teléfono móvil con manos libres generalmente no es ilegal en muchos países europeos. Una conclusión común en encuestas y estudios de observación es que el uso de los teléfonos móviles al volante es más elevado entre conductores jóvenes y más bajo entre los de más edad.

Dicho informe reseña que el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico se expresa en diversos estudios recientes como razón de probabilidades en función de los diferentes tipos de distracciones observadas atendiendo también al transcurso de tiempo que se les dedica; y las magnitudes más utilizadas corresponden a diversos estudios de observación naturalista realizados por T.A. Dingus et al¹¹ citadas por diversos informes públicos, destacando el valor que les confiere el Observatorio europeo de seguridad vial en su informe monográfico periódico sobre las distracciones al volante.

Marcar un número de teléfono en un dispositivo móvil mientras se conduce podría multiplicar por 12,2 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico. Leer o escribir mensajes en un dispositivo móvil podría multiplicar ese riesgo por 6,1. Realizar esta tarea en una tableta o en soporte papel podría multiplicar el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico por 9,9. Localizar y alcanzar el móvil multiplica ese riesgo por 4,8 y buscar o alcanzar otro tipo de objetos en el vehículo, por 9,1.

Aunque todos estos actos ocupan un tiempo mínimo dentro del total de la conducción, su impacto en la seguridad vial es gravísimo.

Esto se debe a que, pese a su corta duración, son actos que exigen la combinación de capacidades complejas, lo que afecta gravemente a la atención del conductor. Como resultado, el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico aumenta de forma significativa.

Existen otras distracciones clásicas dentro del repertorio de factores de riesgo, como encender o apagar un cigarrillo, una acción que toma en promedio unos 4 segundos. A una velocidad de 100 km/h, el vehículo recorre aproximadamente 113 metros sin control.

¹⁰ Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2024): Road Safety Thematic Report Distraction, Pag.4, [3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en](https://doi.org/10.28283/3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en)

¹¹ Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, 113(10), 2636–2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>

Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., Buchanan-King, M., & Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science*, 119(January), 98–105. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.005>

La fatiga, el sueño y la somnolencia constituyen factores de riesgo que alteran la atención necesaria para conducir. Diversos estudios confirman que la somnolencia perjudica el rendimiento de la conducción y la aptitud para conducir, incrementando la exposición a situaciones de riesgo. En una situación de sueño insuficiente se producen cambios neurocognitivos entre los que se incluye la somnolencia, el humor alterado y un mayor riesgo de accidentes de tráfico.¹²

Se estima que las personas con insomnio crónico provocan dos veces y media más accidentes que las que duermen bien, por lo que la somnolencia supone un factor de riesgo de primera magnitud, siendo algunas de sus causas susceptibles de prevención¹³.

La conducción puede verse alterada por la somnolencia debido a que produce efectos como el aumento en el tiempo de reacción ante imprevistos en la circulación, la aparición de microsueños en los que no existe percepción sobre el tráfico, la alteración de los sentidos, movimientos más lentos y automatizados y menos precisos.

Todo ello lleva a un mayor número de errores, ya que las decisiones que se toman con sueño tienden a ser erróneas y la concentración disminuye debido al aumento de las distracciones.

Los factores concurrentes de cansancio o sueño en la conducción, según los datos de 2021, estuvieron presentes en 77 de los 1.153 siniestros mortales registrados, lo que representa el 7% del total en todas las vías de circulación de ese año. En 2022, ese porcentaje se incrementó hasta el 8%.¹⁴

Mensajes fuerza:

Marcar un número de teléfono en un dispositivo móvil mientras se conduce podría multiplicar por 12 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.

Leer o escribir mensajes en un dispositivo móvil podría multiplicar por 6 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.

Se estima que las personas con insomnio crónico provocan dos veces y media más accidentes que las que duermen bien.

El cansancio y/o sueño fueron factor concurrente en el 7% de los siniestros mortales en 2021 con 77 siniestros mortales. En 2022 fue del 8%.

¹² Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior (2023): Somnolencia y conducción. Informe sobre el estado del arte. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

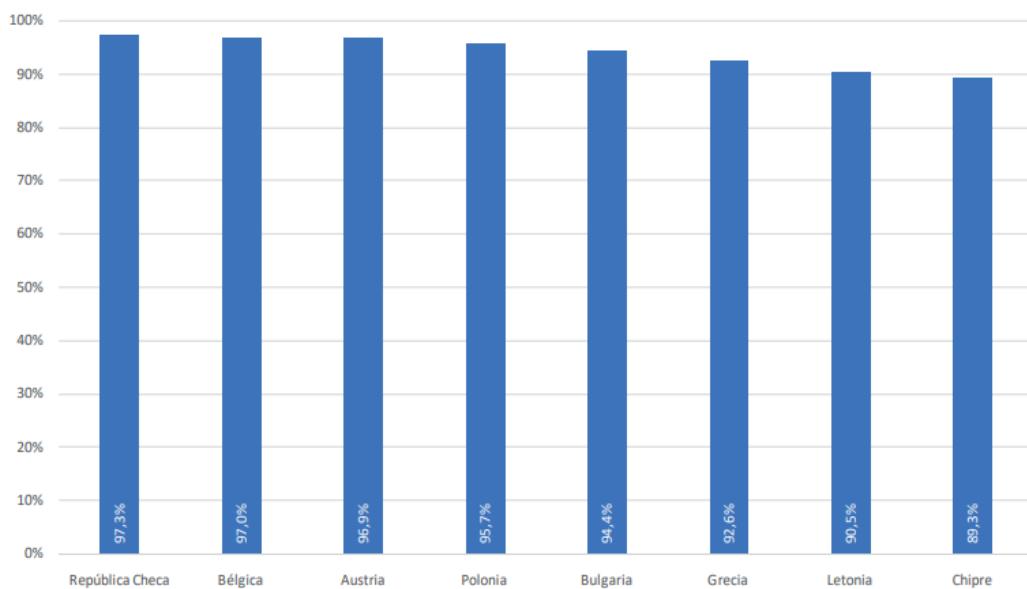
¹³ Fundación MAPFRE: Guía para sueño, fatiga y conducción, Capítulo 11 Enfermedades neurológicas, Médicos por la seguridad vial. <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/temas-conduccion-segura/enfermedades-neurológicas/sueno-fatiga/>

¹⁴ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior (2023): Somnolencia y conducción Informe sobre el estado del arte. Página 5. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

El **Proyecto Baseline** de la Comisión Europea ha estudiado también las distracciones de los conductores europeos sobre el porcentaje de conductores que no utilizan el teléfono móvil como un indicador de conducción atenta, en relación con una muestra aleatoria de conductores circulando por diferentes tipos de vías, en diferentes localizaciones y momentos, bajo parámetros metodológicos uniformes.

Las conclusiones españolas¹⁵ muestran que el nivel de cumplimiento es menor que en otros países europeos, pero se consideró una definición de distracción "ampliada" lo que podría explicar los mayores valores de distracción que otros países europeos.

Gráfica 1. % no uso dispositivos móviles al volante



- En España* : 90,1% no uso de dispositivos al volante.

* Se consideró una definición de distracción "ampliada": uso (en la mano o manipulándolo) del móvil o de otros dispositivos electrónicos (GPS, tablet, navegador, etc.), a bordo o no del vehículo.

Por tipo de vías, se registró que el 88% de los conductores no utilizaba dispositivos al volante en vías urbanas, un 92% en vías convencionales, un 95% en autopistas y un 90% en autovías. Estos datos reflejan una mayor tendencia a las distracciones por el uso del teléfono móvil en el ámbito urbano.

Por tipo de vehículo, los conductores de autobuses presentaron menor distracción, con un 96,8% que no usaba dispositivos al volante, mientras que en los turismos esta cifra fue del 90,2%, indicando una mayor tendencia al uso de dispositivos al volante.

¹⁵Indicadores de seguridad vial: resultados del proyecto europeo Baseline. Informe 2023

[Indicadores de seguridad vial: resultados del proyecto europeo Baseline - Seguridad - Informes de interés - Más información - Portal de la Transparencia de la Administración del Estado. España - Inicio](#)

4. RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA

El uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción sancionable más frecuente, tal y como demuestran los resultados de la última campaña de vigilancia y control sobre las distracciones al volante, realizada entre el 7 y el 13 de octubre de 2024.

Resumen controles efectuados y vehículos denunciados en el año 2024 por la ATGC.

Vehículos controlados	Vehículos denunciados		Denuncias por utilización del teléfono móvil	
	Número	% sobre controlados	Número	% sobre denunciados
553.651	8.548	1,54 %	3.687	43,13 %

A la campaña se adhirieron 419 municipios de 41 provincias en el año 2024, obteniendo los siguientes resultados a través de sus respectivas policías locales:

Vehículos controlados	Vehículos denunciados		Denuncias por utilización del teléfono móvil	
	Número	% sobre controlados	Número	% sobre denunciados
125.703	3.299	2,62 %	1.757	53,26 %

5. NORMATIVA

El artículo 76 del 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 establece lo siguiente:

Se considera infracción grave:

f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.

Adicionalmente la última reforma legislativa modificó la redacción del artículo 76, apartado g):

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

Las citadas infracciones se castigan con una multa de 200 euros en su artículo 80.

Dicha reforma legislativa modificó también el número de puntos que se pierde en relación con el uso del móvil mientras se conduce, pasando de tres a seis puntos, con el siguiente descriptivo:

8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.	Perdida de 6 puntos
--	---------------------

Los preceptos de la última reforma normativa entraron en vigor el pasado 21 de marzo de 2022.