

TEMA 21

NULIDAD O LESIVIDAD Y PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR: PROCEDIMIENTO, DECLARACIÓN Y EFECTOS. REQUISITOS PARA LA RECUPERACIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN. MEDIDAS CAUTELARES. RECURSOS POSIBLES EN ESTA MATERIA. EL PERMISO POR PUNTOS. CONCEPTO Y NATURALEZA. ANTECEDENTES. DERECHO COMPARADO. LEGISLACIÓN. LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL. PÉRDIDA DE VIGENCIA POR AGOTAMIENTO DEL SALDO DE PUNTOS.

1. NULIDAD O LESIVIDAD Y PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR: PROCEDIMIENTO, DECLARACIÓN Y EFECTOS.

- 1.1. Introducción
- 1.2. Aspectos terminológicos
- 1.3. Nulidad: concepto, supuestos en que procede y procedimiento.
- 1.4. Anulabilidad: concepto, supuestos en que procede y procedimiento.
- 1.5. Diferencias básicas entre Nulidad y Anulabilidad.
- 1.6. Efectos de la renuncia de derechos en el curso de los procedimientos de nulidad y anulabilidad.
- 1.7. Pérdida de vigencia: concepto, tipos, procedimiento y efectos.
 - 1.7.1. Desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.
 - 1.7.2. Pérdida total de los puntos asignados.
 - 1.7.3. Pena de privación del derecho a conducir superior a 2 años.

2. REQUISITOS PARA LA RECUPERACIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN.

- 2.1. Desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.
- 2.2. Pérdida total del saldo de puntos.

3. MEDIDAS CAUTELARES: SUSPENSIÓN CAUTELAR E INTERVENCIÓN:

- 3.1. Regulación y concepto
- 3.2. Procedimiento

4. RECURSOS POSIBLES EN ESTA MATERIA.

- 4.1. Nulidad
- 4.2. Declaración de Lesividad.
- 4.3. Pérdida de Vigencia.

5. EL PERMISO POR PUNTOS. CONCEPTO Y NATURALEZA

6. ANTECEDENTES

7. DERECHO COMPARADO

7.1 Reino Unido

7.2 Francia

7.3 Alemania

8. LEGISLACIÓN

8.1 Requisito de vigencia del permiso de conducir

8.2 Crédito inicial de puntos y comisión de infracciones

8.3 Bonificaciones de puntos

8.4 Recuperación parcial de puntos

8.5 Pérdida total de puntos

8.6 Régimen especial para conductores profesionales

8.7 Infracciones que detraen puntos

8.8 Efectos administrativos de condenas penales que implican privación del 9.9
derecho a conducir

9 LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

9.1 Objetivos de los cursos

9.2 Contenido de los cursos

9.3 Coste de los cursos

9.4 Personal que imparte los cursos

10 PROCEDIMIENTO DE PÉRDIDA DE VIGENCIA (PV) POR AGOTAMIENTO DEL SALDO DE PUNTOS

1. NULIDAD O LESIVIDAD Y PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS PARA CONDUCIR: PROCEDIMIENTO, DECLARACIÓN Y EFECTOS

1.1 INTRODUCCIÓN

Debido a que la conducta del hombre interviene de manera decisiva en el tráfico y con el fin de garantizar la seguridad vial en beneficio de la integridad física de las personas y de los bienes, se hace necesario limitar el derecho a la libertad de circulación garantizada por la CE, art 19, tutelando así el interés general y haciendo compatible el derecho de todos a la utilización de las vías públicas.

El Estado interviene en la esfera jurídica de los ciudadanos en una doble vertiente: el establecimiento previo de una prohibición para el ejercicio de un derecho, para después removerlo mediante el correspondiente acto de autorización una vez que se han acreditado los requisitos para su otorgamiento.

Este carácter lo reconoce la Base Sexta de la Ley 18/89, de 29 de julio de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al indicar que se somete al régimen de autorización administrativa previa entre otras actividades la conducción de vehículos a motor.

En desarrollo de dicha Base Sexta, se pronuncia en parecidos términos el Texto Articulado de la LSV, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/90, de 2 de marzo, en su capítulo II de las autorizaciones para conducir, y actualmente su texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Finalmente el RGCo aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, dedica su Título I a las autorizaciones administrativas para conducir.

Nuestro derecho positivo a través del Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, sobre adecuación a la LRJPAC, de las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones, ofrece una definición de autorización en su artículo 1.2 al disponer que son *“todos aquellos actos administrativos, cualquiera que sea su denominación específica, por los que, en uso de una potestad de intervención legalmente atribuida a la Administración se permite a los particulares el ejercicio de una actividad, previa comprobación de su adecuación al ordenamiento jurídico y valoración del interés público afectado”*.

Todo ello estando a día de hoy en vigor la Ley 39/2015, de 1 de octubre, **del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**.

1.2 ASPECTOS TERMINOLÓGICOS

Sobre la base de lo dispuesto en el art. 39.1 de la Ley 39/2015, la expedición de la autorización administrativa para conducir, como cualquier acto administrativo, se presume válido y producirá efectos desde la fecha en que se dicte.

Sin embargo, ese acto administrativo puede adolecer de vicios o defectos que lo hagan inválido y, por tanto, contrario a Derecho, en tanto no cumpla determinados

requisitos que nuestro propio Derecho positivo se encarga de diseñar: competenciales, formales, materiales, procedimentales...

En función del momento en que se produzca esa falta de adecuación de la autorización para conducir al modelo normativo configurado por nuestro ordenamiento jurídico se puede hablar de dos tipos de invalidez: originaria y derivativa.

1. Invalidez Originaria:

Es aquella que se produce en el momento mismo del otorgamiento de la autorización, por ejemplo, porque no ha superado las pruebas de aptitud establecidas reglamentariamente, o porque se ha procedido al canje de un permiso de conducción expedido por un país no perteneciente a la Unión Europea con el que España no ha suscrito un Convenio para el canje y reconocimiento recíproco de permisos de conducción.

En este caso se habla de **nulidad y anulabilidad o lesividad** desde la perspectiva de la Administración.

2. Invalidez Derivativa:

Este tipo de invalidez se caracteriza porque se produce en un momento posterior al del otorgamiento de la autorización. La autorización para conducir era válida en el momento de su expedición pues el aspirante reunía todos los requisitos que la normativa actual exige, sin embargo con posterioridad sobrevienen circunstancias que lo hacen inválido. Y es que los requisitos de validez del permiso de conducción deben darse no sólo en el momento de su otorgamiento sino también durante su vigencia.

Así, como supuesto de invalidez sobrevenida del permiso de conducción, puede darse que el interesado deje de reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para la clase de permiso de que se trate: titular de un permiso de conducción de la clase A que sufre amputación de un brazo.

Aquí se hablará de revocación o **pérdida de vigencia**.

Veamos por separado cada uno de estos supuestos de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia.

1.3 NULIDAD: CONCEPTO, SUPUESTOS EN QUE PROCEDE Y PROCEDIMIENTO.

CONCEPTO:

Se dice de un acto o negocio que es nulo, con nulidad absoluta o de pleno derecho, cuando su ineficacia es intrínseca y por ello carece ab initio (desde el principio) de efectos jurídicos. Este máximo supuesto de invalidez comporta una serie de consecuencias:

- Ineficacia inmediata, ipso iure, del acto
- Carácter general o erga omnes de la nulidad
- Imposibilidad de sanarlo por prescripción o confirmación.

Para el estudio de la nulidad de pleno derecho en el ámbito jurídico-administrativo de las autorizaciones administrativas para conducir, se ha de distinguir dos cuestiones: los supuestos en que procede acordarla y el procedimiento para su declaración.

SUPUESTOS:

La propia **LSV**, indica que las autorizaciones administrativas que regula podrán ser objeto de declaración de nulidad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en el artículo 47 de la L 39/2015.

En el escalón reglamentario lo precisa el **art. 34 del RGCo**, a tenor del cual, las autorizaciones para conducir podrán ser objeto de declaración de nulidad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en el art. 47 de la ley 39/2015.

Por tanto, la autorización administrativa para conducir es nula de pleno derecho cuando incurra en alguno de los supuestos específicos que contempla el art. 47, a saber:

- a)** Los que lesionen los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional.
- b)** Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.
- c)** Los que tengan un contenido imposible.
- d)** Los que sean constitutivos de infracción penal o se dicten como consecuencia de ésta.
- e)** Los dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados.
- f)** Los actos expresos o presuntos contrarios al ordenamiento jurídico por los que se adquieren facultades o derechos cuando se carezca de los requisitos esenciales para su adquisición.
- g)** Cualquier otro que se establezca expresamente en una disposición con rango de Ley.

El presupuesto de hecho habilitante de la declaración de nulidad de la autorización administrativa para conducir lo constituye la incursión en alguno de los supuestos de nulidad que indica este art. 4, básicamente los mencionados en los apartados b, d, e y f.

PROCEDIMIENTO

La **LSV** determina que el procedimiento de declaración de nulidad se ajustará a lo dispuesto en la actual ley de procedimiento Administrativo, concretamente a su **art. 106**, del cual habrá de tenerse en cuenta lo siguiente:

1. Las Administraciones Públicas podrán, **en cualquier momento**, por iniciativa propia o a solicitud del interesado, y previo dictamen favorable del Consejo de Estado u órgano consultivo de la Comunidad Autónoma, si lo hubiera, declarar de oficio la nulidad de los actos administrativos enumerados en el art. 62, que hayan puesto fin a la vía administrativa o contra los que no se haya interpuesto recurso administrativo en plazo.
2. El procedimiento de revisión de oficio, fundado en una causa de nulidad, se instruirá y resolverá de acuerdo con las disposiciones generales sobre los procedimientos administrativos .
3. En todo caso, concreta este art 106, por lo que respecta a la resolución, varias cuestiones:
 - Requiere dictamen previo del Consejo de Estado u órgano consultivo de la Comunidad Autónoma si lo hubiere.
 - No es susceptible de recurso administrativo alguno, sin perjuicio de la competencia del órgano jurisdiccional contencioso administrativo.
 - Además, en la misma resolución por la que se declara esa nulidad, la Administración podrá establecer las indemnizaciones que proceda reconocer a los interesados si se dan las circunstancias artículos 32.2 y 34.1 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público. El daño alegado deberá ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado. , a su vez, sólo serán indemnizables las lesiones producidas a los particulares provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la ley.
 - Cuando el procedimiento se hubiera iniciado de oficio, el transcurso del plazo de tres meses desde su inicio sin dictarse resolución producirá la caducidad del mismo. Si el procedimiento se hubiera iniciado a solicitud de interesado, se podrá entender la misma desestimada por silencio administrativo.

COMPETENCIA

En el ámbito de las autorizaciones administrativas para conducir expedidas por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, es competente para su resolución, de conformidad con lo dispuesto en la **Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público**, el Director General de Tráfico.

1.4 ANULABILIDAD: CONCEPTO, SUPUESTOS EN QUE PROCEDE Y PROCEDIMIENTO.

CONCEPTO

En el segundo grado de la escala de los vicios de los actos administrativos está la anulabilidad que implica la retirada de un acto por motivos de legalidad produciendo efectos hasta tanto la anulación sea declarada.

Tratándose de las autorizaciones administrativas para conducir, el estudio de la anulabilidad requiere, como se hiciera con la nulidad, la consideración de dos cuestiones: los supuestos que pueden dar lugar a su declaración y el procedimiento legal al que debe ajustarse.

SUPUESTOS

La **LSV**, indica que las autorizaciones administrativas que regula podrán ser objeto de declaración de lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en el artículo 48 y 107 de la ley 39/2015..

En el escalón reglamentario lo precisa el **art. 34 RGCo**, a tenor del cual, las autorizaciones para conducir podrán ser objeto de declaración de lesividad cuando concurra alguno de los supuestos previstos en el art. 48 de la ley 39/2015..

De acuerdo con este art. 48son anulables:

1. Los actos de las Administraciones Públicas que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.
2. El defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a indefensión de los interesados.
3. La realización de actuaciones administrativas fuera del tiempo establecido para ellas sólo implicará la anulabilidad del acto cuando así lo imponga la naturaleza del término o plazo.

PROCEDIMIENTO

La **LSV** determina que el procedimiento de declaración de **lesividad** se ajustará a lo dispuesto en la ley 39/2015 , concretamente a su **art. 48**, del cual habrá de tenerse en cuenta lo siguiente:

1. Las Administraciones públicas podrán declarar lesivos para el interés público los actos favorables para los interesados que sean anulables conforme a lo dispuesto en el artículo 48 de esta Ley, a fin de proceder a su ulterior impugnación ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.
 - a. Plazo de 2 meses desde la declaración de lesividad.

b. Recurso contencioso-administrativo de lesividad (art. 45.4 y 46.5 LJCA)

- La circunstancia que caracteriza este recurso es la rotación de las posiciones de las partes procesales respecto de la hipótesis común, puesto que aquí es la Administración la que ocupa la posición actora, al impugnar el acto declarado lesivo, mientras que el destinatario del acto favorable que se impugna, es decir, aquél a quien el acto favorece y el éxito de la pretensión ejercitada en la demanda perjudicaría, pasa a ocupar la posición del demandado.
2. La declaración de lesividad no podrá adoptarse una vez transcurridos cuatro años desde que se dictó el acto administrativo y exigirá la previa audiencia de cuantos aparezcan como interesados en el mismo, en los términos establecidos por el artículo 82 de la ley 39/2015.
 3. Transcurrido el plazo de seis meses desde la iniciación del procedimiento sin que se hubiera declarado la lesividad se producirá la caducidad del mismo.
 4. Si el acto proviniera de la Administración General del Estado o de las Comunidades Autónomas, la declaración de lesividad se adoptará por el órgano de cada Administración competente en la materia.

COMPETENCIA

En el ámbito de las autorizaciones administrativas para conducir expedidas por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, es competente declarar la lesividad del acto, de conformidad con lo dispuesto en la ley 40/2015, el Director General de Tráfico.

1.5 DIFERENCIAS ENTRE NULIDAD Y ANULABILIDAD.

A la vista de la regulación legal expuesta cabe en este momento plantear cuales son las principales **diferencias entre uno y otro tipo de invalidez originaria:**

1. Los actos nulos, dada la gravedad del vicio que les afecta, carecen inicial y perpetuamente de efectos, por ello la declaración de nulidad origina efectos “ex tunc” (desde siempre), siendo meramente declarativa. En cambio los actos anulables producen efectos en tanto no sean anulados siendo en consecuencia válidos los efectos producidos entre la fecha en que el acto se dictó y la fecha de declaración de la anulabilidad. Así la declaración de anulabilidad produce efectos “ex nunc” (desde ahora) siendo constitutiva.
2. La nulidad de pleno derecho implica una acción de nulidad a favor de los interesados junto a la posibilidad de revisión de oficio en cualquier momento. En el caso de la anulabilidad, la Administración no puede revisar de oficio los actos administrativos, lo que procede es que la Administración declare la autorización administrativa para conducir lesiva para el interés público (ya que se trata de un acto favorable), a fin de proceder a su posterior impugnación ante el orden jurisdiccional contencioso administrativo.

3. Los actos nulos pueden revisarse de oficio o a instancia de parte, mientras que los actos anulables sólo pueden ser declarados lesivos de oficio por la propia Administración (no obstante cabe el derecho de petición por parte de un tercero instando la declaración de lesividad).
4. De la nulidad se predica su imposibilidad de convalidación, en cambio en la anulabilidad cabe la convalidación subsanando los vicios de que adolezca.

1.6 EFECTOS DE LA RENUNCIA DE DERECHOS EN EL CURSO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE NULIDAD Y ANULABILIDAD.

En nuestro ordenamiento jurídico está contemplada, en distintas normas, la renuncia a ciertos derechos, estableciendo unos límites necesarios para que pueda ser admitida. Así, por ejemplo, el artículo 6, apartado 2, del Código Civil, establece que “La exclusión voluntaria de la ley aplicable y la renuncia a los derechos en ella reconocidos, sólo serán válidas cuando no contraríen el interés o el orden público ni perjudiquen a terceros”.

Asimismo, la ley 39/2015, de 1 de octubre, y en el ámbito de las formas de terminación del procedimiento, establece que “Todo interesado podrá desistir de su solicitud o, cuando ello no esté prohibido por el Ordenamiento Jurídico, renunciar a sus derechos”.

Teniendo en cuenta lo anterior, cabe la posibilidad de que en el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad de una autorización administrativa para conducir, se produzca la renuncia expresa y por escrito al permiso del que se es titular.

El permiso de conducción es en muchas ocasiones una condición necesaria para el desempeño de determinados puestos de trabajo, por eso en determinados casos, el administrado, que es conocedor del vicio de nulidad o anulabilidad de su permiso, renuncia a éste con el objetivo, de que se terminen sin dilación los procedimientos iniciados, y así poder presentarse sin demora a la realización de las pruebas para la obtención del permiso que corresponda.

La renuncia por ello podrá tener como consecuencia la terminación del procedimiento iniciado, revocando de oficio el permiso al que se haya renunciado.

1.7 PÉRDIDA DE VIGENCIA: CONCEPTO, PROCEDIMIENTO Y EFECTOS.

CONCEPTO

Como ya se indicó más arriba, expedida la autorización administrativa para conducir con todos los requisitos legales, puede ocurrir que en un momento posterior a su otorgamiento devenga contraria al modelo normativo configurado por el ordenamiento jurídico por la concurrencia de determinadas circunstancias.

Así, la **LSV** contempla un supuesto de invalidez sobrevenida de la autorización administrativa para conducir “la vigencia de las autorizaciones

administrativas reguladas en este título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento”.

De tal manera que si tales requisitos desaparecen, la Administración puede ejercer sus poderes revocatorios. *“La Administración podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en este Título cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades, aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización” .*

Como veremos a continuación, se han configurado dos procedimientos distintos para acordar la pérdida de vigencia de una autorización administrativa para conducir en función de si el motivo causante de la misma es la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización o la pérdida de la totalidad de puntos asignados.

Por último debemos tratar la pérdida de vigencia que se produce como consecuencia de la imposición de una pena de privación del derecho a conducir superior a 2 años. Fue la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modificó la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, la que incorporó un párrafo al artículo 47 que establece que *“Cuando la pena impuesta lo fuere por tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia...que habilite para la conducción...”*.

PROCEDIMIENTO

1.7.1 Desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización.

El art. 36 del RGCo contiene una regulación detallada del procedimiento de pérdida de vigencia; regulación que debe ser completada con la LRJPAC y demás normas aplicables. Las fases más importantes de dicho procedimiento son las que siguen:

Actuaciones previas.

Antes de la iniciación propiamente dicha del procedimiento de revocación, el art. 36 RGCo prevé una fase de “actuaciones previas” similar a la que se contempla, con carácter general, en el procedimiento administrativo sancionador. El RGCo dispone, en efecto, que la Jefatura Provincial de Tráfico que tenga conocimiento de la presunta desaparición de los requisitos exigidos para el otorgamiento del permiso o licencia de conducción, *“previos los informes, asesoramientos o pruebas que, en su caso y en atención a las circunstancias concurrentes, estime oportunos, iniciará el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia”*. Se trata de determinar con carácter preliminar si concurren las circunstancias que justifican la iniciación del procedimiento.

Iniciación.

El procedimiento se inicia de oficio, mediante acuerdo del Jefe Provincial de Tráfico. Este acuerdo debe contener una relación detallada de los hechos y circunstancias que induzcan a apreciar, racional y fundadamente, que ha desaparecido alguno de los requisitos referidos (art. 36.2 RCCo). En el acuerdo de iniciación se adoptará de proceder la medida de suspensión cautelar e intervención. Asimismo el acuerdo de incoación se notificará al titular de la autorización en la forma y plazos que determina la Ley 39/2015, en el cual se le indicará la presunta desaparición del requisito/s de que se trate y los plazos y forma de que dispone para acreditar su existencia.

Este procedimiento tiene como es obvio carácter contradictorio: el titular de la autorización puede demostrar la inexistencia de las circunstancias que habilitan a la Administración para proceder a la revocación de la autorización en cuestión, gozando a tal efecto de unos plazos para acreditar la no-concurrencia del presupuesto habilitante de la revocación.

Plazos y forma para acreditar la presunta desaparición del requisito exigido.

1. El **plazo** de que dispone el interesado para acreditar la concurrencia del requisito varía según se haya acordado o no la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización.
 - a) Si se ha acordado tal medida provisional, el plazo será el mayor entre 2 meses o el que reste de vigencia a la autorización administrativa.
 - b) Si no se ha acordado la suspensión provisional, el plazo para justificar la existencia del requisito exigido será de dos meses, transcurridos los cuales sin que el titular haya acreditado dicha existencia “se acordará la suspensión cautelar y la intervención inmediata de la autorización”.
2. La **forma** de justificación depende del tipo de requisito cuya desaparición se presuma:
 - a) Si afectara a los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos para conducir, o a otros requisitos, sometiéndose a las pruebas de control de conocimientos o de control de aptitudes y comportamientos que, en virtud de los informes, asesoramientos y pruebas correspondientes, se consideren procedentes, ante la Jefatura Provincial de Tráfico que haya instruido el procedimiento, o aportando, en su caso, las pruebas que a su derecho convenga.
 - b) Si afectara a los requisitos psicofísicos exigidos para conducir, sometiéndose a las pruebas de aptitud psicofísica que procedan ante los servicios sanitarios competentes y, en su caso, a las de control de aptitudes y comportamientos correspondientes que, si fuera necesario, se realizarán conforme se determina en el artículo 61.3 RGCo (vehículos adaptados).

Uno y otro tipo de pruebas podrán ser practicadas por el interesado hasta un máximo de tres veces dentro de los plazos anteriormente señalados.

Resolución.

La resolución que haya de adoptarse depende en todo caso del resultado de la prueba:

- Si el resultado de las prueba es favorable el Jefe Provincial de Trafico acordará dejar sin efecto el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia y, en su caso, el levantamiento de la suspensión cautelar y la devolución inmediata de la autorización intervenida.
- Si el resultado de la prueba de control de conocimientos y de aptitudes y comportamientos fuera desfavorable en la tercera ocasión en que se realicen, o en alguno de los reconocimientos para comprobar las aptitudes psicofísicas se comprobase que el defecto psicofísico es irreversible, o el titular de la autorización no se sometiera a las pruebas en los plazos establecidos el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución motivada acordando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa de que se trate.
- Si la carencia del requisito exigido permitiese conducir con adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación: al titular de la autorización cuya pérdida de vigencia haya sido acordada, le podrá ser expedido, previos los trámites y comprobaciones que correspondan, otro permiso o licencia de carácter extraordinario sujeto a las condiciones restrictivas que en su caso procedan (por ejemplo: espejos retrovisores del vehículo adaptado, embrague, freno y/o acelerador adaptados, velocidad limitada...).

Cuando el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia o la pérdida de vigencia acordada no afecte a todas las clases de permiso o licencia de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará al interesado, de oficio, un duplicado o una autorización temporal, según proceda, con las clases no afectadas.

En la actual redacción del RGCo no indica expresamente que revocada la autorización debe acordarse su intervención si no se hubiese adoptado cautelarmente, pero sí se desprende de la literalidad del precepto al prever la posibilidad de entregar un duplicado o autorización temporal con las clases no afectadas. Tal intervención se llevará a efecto en la forma que determina el art. 39.2 RGCo.

Competencia

La competencia para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir corresponde al Jefe Provincial de Tráfico de la provincia en cuyo territorio se haya detectado la pérdida de los requisitos requeridos (art. 36.9 RGCo).

1.7.2 Pérdida de la totalidad de los puntos asignados.

Iniciación.

La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar su pérdida de vigencia mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido y se le dará vista del expediente al titular de la autorización, en los términos previstos en la Ley 39/2015. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime conveniente.

Resolución.

Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 39/2015.

Declarada la pérdida de vigencia, el interesado deberá entregar el permiso o licencia de conducción en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Competencia

La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

1.7.3 Pena de privación del derecho a conducir superior a 2 años. Art. 47 CP

A diferencia de las pérdidas de vigencia previstas la LSV que deben ser declaradas por la Jefatura de Tráfico por el procedimiento establecido en los artículos 36 y ss del RGCo, la pérdida de vigencia del art. 47 del CP se produce de manera automática, como consecuencia de la pena impuesta, sin necesidad de procedimiento alguno y con independencia de que se haga o no mención en la propia sentencia de la consecuencia administrativa que la condena produce sobre la autorización administrativa para conducir.

2. REQUISITOS PARA LA RECUPERACIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN.

2.1 Desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización

El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener otra de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito cuya falta determinó la extinción de la autorización anterior. (art. 36.8 RGCo)

2.2 Perdida total de los puntos asignados.(se analizará de los epígrafes 5 al 10)

3.-MEDIDAS CAUTELARES: SUSPENSIÓN CAUTELAR E INTERVENCIÓN:

3.1 Regulación y concepto

La protección de los bienes y derechos que subyace en el régimen jurídico-administrativo de la autorización administrativa para conducir aflora una vez más en la previsión normativa de su suspensión cautelar cuando concurren determinadas circunstancias. De esta medida se ocupa en primer término la propia LBTSV cuando en su **Base Séptima** establece lo siguiente: *“Cuando se ponga en grave peligro la seguridad vial o se perjudique de forma también grave el interés público en el ámbito de las materias reguladas por esta Ley, la Administración competente podrá acordar, durante la tramitación del correspondiente procedimiento, mediante resolución fundada, la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas previstas en la base anterior, procediéndose a la intervención de los documentos acreditativos”*.

En términos similares la LSV del año 1990 y su texto refundido aprobado pro Real Decreto Legislativo 6/2015 indica que *“En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización en cuestión, cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés general, en cuyo caso la autoridad que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma”*. En el escalón reglamentario, esta medida se encuentra regulada en el **art. 39** del RGCo.

A la vista de la regulación legal expuesta puede definirse la suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir como aquella declaración de voluntad de la Administración de carácter provisional, instrumental, adoptada en el seno de un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir que tiene por finalidad preservar de forma inmediata la seguridad vial. De acuerdo con la definición expuesta puede relatarse sus notas esenciales:

- Su instrumentalidad respecto de una resolución futura.
- Su provisionalidad, entendida no tanto en el sentido de su eficacia temporal, que obviamente la tienen, sino en el sentido de suplir la falta de una resolución que aún no se ha producido.
- Se adopta en el seno del procedimiento principal de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia como consecuencia del riesgo que implica el “periculum in mora” (peligro de un daño jurídico urgente y marginal derivado del retraso de la resolución definitiva) de los citados procedimientos.
- Y por último, su referida finalidad de garantizar los intereses públicos implicados que subyace en la regulación legal de las autorizaciones para

conducir y que pueden verse dañados durante el tiempo de tramitación del procedimiento principal.

3.2 Procedimiento de suspensión cautelar.

En defecto de regulación específica y concreta en la legislación sobre tráfico (al margen de lo dispuesto la LSV y 39 RGCo), para el estudio del procedimiento de suspensión cautelar hemos de remitirnos necesariamente a la ley 39/2015. De la regulación general contenida en la normativa de referencia se han de destacar los siguientes aspectos procedimentales:

- **Iniciación de oficio:** De la normativa reguladora del tráfico parece desprenderse únicamente la posibilidad de adoptar de oficio tal medida, pero actualmente, la ley 39/2015 también permite su adopción a instancia de parte.

Aunque es difícil imaginar que el titular de la autorización objeto de un procedimiento de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia pueda estar interesado en que se suspenda cautelarmente dicha autorización, y por tanto sea él quien solicite la suspensión, no debe eliminarse a priori dicha posibilidad.

Cabe la posibilidad que la solicitud de suspensión provenga de un tercero denunciante, pero en este caso el procedimiento se iniciará de oficio como consecuencia de tal denuncia .

- **La audiencia del interesado:** Uno de los problemas más importantes que plantea el procedimiento de suspensión de la autorización administrativa para conducir es el relativo a la audiencia del interesado en el mismo. La LSV, al igual que la Ley 39/2015 cuando regula las medidas provisionales , no dicen nada al respecto, mientras que del RGCo parece desprenderse que el interesado sólo tiene conocimiento de la medida cuando se le notifica la resolución por la que acuerda la suspensión.

Dada la finalidad que con la suspensión cautelar se pretende y las razones de urgencia que necesariamente han de animarla, cabe concluir que la audiencia al interesado no es preceptiva, aunque en algunas ocasiones puede resultar conveniente.

- **Motivación de la resolución:** Lo que sí resulta preceptivo es la motivación de la resolución por la que acuerda la suspensión cautelar. Así lo indica la LSV y art. 39 RGCo: “mediante resolución fundada”; Igualmente se desprende del propio texto de la ley 39/2015.
- **Modificación o supresión de la medida:** Durante la tramitación del correspondiente procedimiento la suspensión de las autorizaciones puede ser objeto de modificación o supresión si en el curso de aquél aparecen nuevos elementos de juicio que priven de justificación a la medida, es decir, como consecuencia de la aparición de nuevos datos se observa que el

mantenimiento de la autorización ya no entraña un grave peligro para la seguridad vial o para el interés público implicado.

laLley 39/2015 dispone en efecto que las “medidas provisionales podrán ser alzadas o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción”.

- **Inimpugnabilidad:** En principio el acuerdo de suspensión cautelar se considera irrecurrible dada su consideración de “acto de trámite, debiéndose en cualquier caso valorar los posibles perjuicios de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.
- **Órgano competente para acordar la suspensión:** El órgano competente para acordar la suspensión cautelar es el órgano encargado de resolver el procedimiento (de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia) en que tal medida se inserta.

4.-RECURSOS: ADMINISTRATIVOS Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

Producido un acto o resolución administrativa a través del procedimiento correspondiente el ordenamiento jurídico reconoce a sus destinatarios la posibilidad de impugnarlo, bien ante la propia Administración de quien el acto procede, bien ante un orden especializado de Tribunales, los integrantes de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa. Existe pues una dualidad de recursos, Administrativos y Jurisdiccionales, una doble garantía a disposición de los destinatarios que se ven afectados en su persona o en sus bienes por los actos administrativos.

Veamos para cada uno de los actos que hemos desgranado que tipo de recursos caben.

4.1 Nulidad

En el ámbito de las autorizaciones administrativas para conducir, las declaraciones de nulidad, son acordadas por el Director General de Tráfico, y éstas resoluciones agotan la vía administrativa, y por tanto, contra las mismas no cabe recurso ordinario en dicho ámbito.

Quedaría por tanto abierta la vía contencioso administrativa, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 29/1988 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

4.2 Lesividad

La naturaleza jurídica de la declaración de lesividad es polémica, aunque parece predominar la postura de que constituye un requisito preprocesal, lo que en

otras palabras viene a significar que no es un acto administrativo propiamente dicho, a través del cual se ejercite una potestad legal de tal carácter ni, por tanto, es susceptible de impugnación.

La vocación de aquél, en tanto que conduce y remite necesariamente al proceso jurisdiccional es causa suficiente como para que las razones que, de fondo o forma, puedan aducirse frente a la declaración de lesividad, sean hechas valer en el correspondiente proceso, sin merma alguna del derecho constitucional a la defensa.

Estamos en presencia de un acto que carece de contenido declarativo propio y definitivo, pues está limitado a la constatación de un hecho que, sin embargo, carece de validez y de trascendencia por sí mismo, pues la declaración que se efectúa mediante la declaración de lesividad no constituye una presunción de invalidez ni modifica la situación jurídica derivada del acto declarativo de derechos en favor de quien, en este proceso, ha de ser parte demandada, pues es un acto que no es nada sin el proceso que le sigue, donde ha de definirse el ámbito propio de la impugnación.

En otras palabras, lejos de consistir en una modalidad de los procedimientos de revisión de oficio, en que la Administración –siempre con el ulterior control jurisdiccional– tiene en sus manos la potestad de invalidar los actos que adolezcan de determinados vicios particularmente graves, el complejo formado por la declaración de lesividad y el proceso jurisdiccional que le sigue no atribuyen a la Administración otra facultad que la de accionar, impetrando de los Tribunales la nulidad de un acto que ella misma no puede declarar.

4.3 Pérdida de Vigencia

Contra las resoluciones del Jefe Provincial de Tráfico por las que se acuerde la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir objeto de estudio en este tema, se encuentran legitimados los afectados para interponer recurso de alzada, ante el Director General de Tráfico, en el plazo de un mes desde el día siguiente a la notificación.

Conviene tener presente lo dispuesto la ley 39/2015 en lo relativo a la regla general del efecto no suspensivo de la ejecución de los actos impugnados, que es de aplicación en el que caso que nos ocupa.

Por ello, el órgano que resuelve el recurso, en caso de que en el contenido del mismo se incluya la petición de suspensión del acto impugnado, deberá previa ponderación razonada, entre el perjuicio que causaría al interés público o a terceros la suspensión y el perjuicio que se causa al recurrente como consecuencia de la eficacia inmediata del acto recurrido, decidir sobre la suspensión o no del acto impugnado.

Por último, en caso de que la resolución en virtud de la cual se acuerda la pérdida de vigencia de la autorización administrativa adquiera firmeza, contra la

misma ya no cabrá recurso ordinario alguno, quedando abierta la vía contenciosa administrativa.

5. EL PERMISO POR PUNTOS. CONCEPTO Y NATURALEZA

5.1. Concepto

La normativa española ha configurado el permiso de conducción como la autorización administrativa en virtud de la cual se permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas, previo el cumplimiento de determinados requisitos. En esta visión tradicional, la vigencia de esta autorización administrativa se hace depender de dos circunstancias:

- 1) La existencia de una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor (valoradas en el informe médico-psicotécnico del expediente de obtención de la autorización correspondiente).
- 2) La revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo (verificables en el centro médico-psicotécnico cuando se renueva el permiso o la licencia de conducir).

El sistema de permiso y licencia de conducción por puntos cambia esa visión clásica de la autorización para conducir. Aún manteniéndose la pérdida de vigencia del permiso/licencia de conducir por motivos psicofísicos, el permiso se configura ahora además como un **título de confianza** que la sociedad otorga al ciudadano, crédito que se traduce jurídicamente en la concesión de una asignación de puntos para desarrollar la actividad de la conducción y que se podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan la circulación y que, cuando se agota, supone la pérdida de la autorización para conducir por haber perdido esa confianza.

En nuestro país, el sistema del permiso por puntos ha sido introducido por la Ley 17/2005, de 19 de julio, la cual modificó el texto articulado de la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (RDLEG 339/1990, de 2 de marzo, en adelante LSV) y sigue en vigor en el texto refundido actual de la LSV.

La Exposición de motivos de la Ley 17/2005 realiza una aproximación conceptual del permiso por puntos, aunque no lo define expresamente. Se señala que se pretende establecer un sistema de permiso que sea la combinación de dos elementos esenciales:

-Carácter eminentemente reeducador, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que corresponda al conductor.

-Efecto punitivo para aquellos comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, consistente en la disminución o pérdida del crédito de puntos con que cuenta un conductor, titular de un permiso o licencia de conducción. Los puntos son un reflejo del nivel de confianza que la sociedad otorga al conductor en un momento dado, y la pérdida de los mismos supone un reproche a conductas que merecen una disminución de la confianza social.

La puesta en marcha del sistema de permiso por puntos no sólo ha exigido la modificación de la LSV, sino que también hizo necesario la elaboración y la modificación de normativa de desarrollo siguiente:

A) Por una parte, se ha aprobado la **Orden INT/2596/2005**, de 28 de julio, que determina el contenido de los cursos para recuperar puntos, o para recuperar el permiso o la licencia de conducción si se hubiesen agotado todos los puntos.

B) Por otra parte, se modificó a comienzos de 2006 (por el **RD 62/2006**) el Reglamento General de Conductores anterior (el de 1997, el actualmente vigente es de 2009) para introducir el procedimiento de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción por agotamiento del crédito de puntos. En esta modificación fue también donde se estableció el 1 de julio de 2006 como fecha de entrada en vigor del nuevo sistema de puntos.

C) La **ley 18/2009**, de 23 de noviembre, modificó el RDLEG 339/1990 en múltiples aspectos sancionadores (infracciones, sanciones y procedimiento sancionador); en este tema interesa analizar solo las reformas que afectan al sistema del permiso por puntos, introducidas para corregir algunas disfunciones advertidas desde su entrada en vigor:

1. Modificó las infracciones que detraían puntos (**de 27 infracciones a las 20 infracciones actuales**). Ya no restan puntos –aunque sigan siendo infracciones- los estacionamientos irregulares, la conducción negligente, el uso incorrecto del alumbrado o la ocupación excesiva o irregular del vehículo. En cambio, pasan a detraer puntuación el no respeto del ceda el paso (4 puntos), el uso de inhibidores sube de 2 a 6 puntos y asimismo se elevan de 3 a 4 los puntos a detraer por no respetar la distancia mínima de seguridad.

2. Asimismo, **subió de 4 a 6** el máximo de puntos a recobrar por la **superación** con aprovechamiento de un **curso de recuperación parcial de puntos**.

5.2. Naturaleza: Principios básicos del permiso por puntos

Aunque como decimos **no se define al permiso por puntos** expresamente en nuestras normas circulatorias, podemos ofrecer la definición siguiente: ***“sistema progresivo de pérdida de vigencia de la autorización administrativa exigida para conducir vehículos a motor, basado en la firmeza de las sanciones impuestas al conductor por la comisión de ciertas infracciones graves y de todas las muy graves”***.

El permiso por puntos parte pues de los siguientes conceptos básicos:

Tiene en cuenta sólo una parte de las infracciones graves y todas las infracciones muy graves a la hora de la detracción de puntos. Las infracciones tenidas en cuentas son las tasadas en el Anexo II de la LSV y su inclusión se debe, fundamentalmente, a la peligrosidad que para la seguridad vial comportan.

Parte de asignar un crédito inicial de puntos (12 como crédito general), que se va perdiendo por la comisión de las infracciones que detraen puntos.

Establece un sistema de premio a los conductores no sancionados por infracciones graves o muy graves, que se concreta en bonificaciones de puntos. Los conductores que tenían 12 puntos el 01/07/2006 disponen de 14 desde el 01/07/2009 (si entre medias no se hizo firme sanción por infracción detractora de puntos) y tienen 15 puntos desde el 01/07/2012 si entre el precitado 01/07/2009 y esa fecha no se hizo firme igualmente una sanción que implicase pérdida de puntos.

Diferencia tres grandes grupos de conductores: conductores profesionales (que más adelante definiremos), conductores noveles (con permisos o licencias con menos de 3 años de antigüedad, los cuales partieron el 01/07/2006 de 8 puntos), y el resto de conductores. Eso sí, debemos tener en cuenta que todos los noveles que hayan obtenido el permiso tras el 01/07/2006 pasarán de 8 a 12 puntos a los 2 años de antigüedad (siempre que antes no devengue firme una sanción que implique la pérdida de puntos).

Se considera el crédito de puntos como un saldo único. La detracción de puntos se realiza sobre la autorización administrativa de conducir del interesado, no sobre la clase de permiso o licencia que con la que estuviera conduciendo en el momento de la infracción. Esto significa que la pérdida de los puntos afecta a un conductor con independencia del vehículo que en el momento de la infracción esté conduciendo, de tal forma que un conductor profesional puede ver detraído el número de puntos por haber cometido un hecho sancionado con pérdida de puntos cuando no está desempeñando su tarea profesional (por ejemplo, un conductor de autobuses que comete una infracción con su vehículo particular fuera de la jornada de trabajo).

Coexisten dos procedimientos de pérdida de vigencia (PV) del permiso/licencia de conducir: la PV por motivos psicofísicos (art. 36 RGCO) y la PV que estudiaremos en este tema, la PV por carecer de puntos (procedimiento regulado en el art. 37 RGCO).

6. ANTECEDENTES

El concepto de crédito o confianza social por la actividad de la conducción se plasma por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico con la Ley 17/2005. Ni las primeras normas que a principios de siglo XX regulaban tanto a los conductores como a los vehículos por ellos conducidos, ni las que se han promulgado hasta ahora, tenían este principio.

Se puede decir que un precursor en nuestro país de implantar un sistema de crédito social por conducir fue el eminente doctor Jiménez Díaz, quien, en 1962 – contemporáneo a las primeras normas anglosajonas de sistemas de puntos- ya exponía este concepto.

Aunque la Dirección General de Tráfico ha seguido los sistemas europeos de puntos desde mediados de la década de los 90 del siglo pasado, la decisión de incorporar a España al grupo de países con este sistema data de mayo de 2004.

6.1. Instrumento para reducción de la siniestralidad en las vías

Los antecedentes del permiso por puntos se centran mayoritariamente en la justificación del sistema como herramienta decisiva para la reducción de víctimas de accidentes de tráfico. Incide en el factor humano, que de los tres concurrentes en la conducción –junto al vehículo y la vía- es el más importante y el mayor causante de accidentes (más del 80 % de los mismos).

Se estima que en el siglo XX hubo unos 35 millones de personas que fallecieron debido a accidentes de tráfico, y unos 1.500 millones de heridos. A nivel nacional, los fallecidos pueden haber sido unos 250.000 y 15 millones de heridos.

La Unión Europea, como sociedad avanzada en la que se han cubierto las necesidades más básicas del ser humano, lleva muchos años considerando de forma progresiva que las muertes en la carretera suponen una tragedia que no es posible asumir y sobre la que es necesario actuar de forma decidida. Con el objetivo estratégico de reducción a la mitad de muertes en carretera para el año 2010 (tomando el año 2001 como punto de partida y objetivo conseguido por muchos países –entre ellos España-), la Unión Europea trabaja ahora en varios frentes para alcanzar otro compromiso de reducción para el año 2020, y de esta forma seguir reduciendo de forma decidida la siniestralidad vial.

La UE ha estimado que los sistemas de permisos de conducción por puntos han demostrado ya ser un instrumento eficaz para la reducción de la siniestralidad en las carreteras, por lo que promueve la inclusión en los ordenamientos nacionales de este tipo de medidas, si bien es necesario ponerlo en relación con otros instrumentos que conformen una estrategia global de seguridad vial avanzada.

En España podemos afirmar con rotundidad que ha sido y es un instrumento muy eficaz y una de las causas (junto con otras: reforma del código penal, aumento de la vigilancia, más concienciación social...) del descenso de siniestralidad en los últimos años.

7. DERECHO COMPARADO

Los cuatro países más importantes de la Unión Europea –Alemania, Reino Unido, Italia, Francia- han adoptado el permiso por puntos. Otros países, como Luxemburgo, también disponen de un sistema de puntos –que ha servido en parte de referencia al modelo español-, y otros países miembros están en diversas fases

de incorporación de permisos por puntos a sus legislaciones nacionales. Asimismo, debemos destacar que buena parte de países iberoamericanos tienen ahora al sistema español como referencia, y por ej. países como Chile y Colombia han implantando en la actualidad un sistema similar al nuestro.

Los tres ejemplos más importantes de países de nuestro entorno con permiso por puntos son Reino Unido, Alemania y Francia.

7.1. Reino Unido

En el año 1962, la británica Ley de Tráfico Rodado fue el verdadero precedente de normativas relativas a sistemas de permisos por puntos, si bien se trataba de una norma aprobada en un contexto de sensibilización en materia de seguridad vial bastante distinto del actual. Ayudaba a la introducción del sistema la concepción anglosajona de perjuicio a la comunidad inherente en la contravención de cualquier norma, frente a la idea continental de que el perjuicio se realiza sólo al Estado.

En el año 1982 se produjo la modificación de la Ley, fijando el modelo actual. Los puntos básicos del modelo británico son:

Las infracciones suman puntos al permiso, no restan. Disponer de 12 puntos supone la inhabilitación para conducir. La recuperación del permiso requiere realizar un curso de reciclaje y un examen.

El sistema británico debe ser analizado teniendo en cuenta el tradicional sistema anglosajón de reprensión de delitos e infracciones, que corresponde a la autoridad judicial. Además, determinadas conductas especialmente graves contra la seguridad vial, con independencia de que sumen puntos, conllevan condenas muy severas.

7.2. Francia

La primera regulación francesa relativa a permiso por puntos data de 1992. Esta ley no surtió inicialmente los efectos deseados, y fue necesario esperar hasta la reforma de 2001 para comprobar importantes reducciones en el número de fallecidos en carretera (en el año 2003 la reducción, respecto al año anterior, fue del 17%).

La reforma de la ley por puntos francesa fue motivada por la consideración de los accidentes de tráfico como “cuestión de Estado” por parte de la Presidencia de la República. El permiso por puntos se configura como una herramienta dentro de una política global de seguridad vial, y ha ido en paralelo a reformas del Código Penal para endurecer las penas en los delitos relativos al tráfico, y a endurecimiento del tratamiento administrativo de las sanciones.

El sistema francés ha servido de modelo al español, si bien nuestro sistema ha buscado como elementos de mejora, por una parte, premiar también a los conductores que no cometen infracciones en un periodo de tiempo (bonificación), y

por otra, reforzar la idea de sensibilización y educación, no sólo de sanción como ocurre en Francia (en donde el sistema ha sufrido cierto rechazo social).

El permiso por puntos francés otorga 12 puntos a los conductores, que se restan por la comisión de infracciones y que implican la pérdida del permiso cuando el conductor pierde todo su saldo de puntos. Por el transcurso de un tiempo sin cometer infracciones, el conductor recupera puntos (también puede recuperar puntos mediante cursos de sensibilización). Hay infracciones que detraen un solo punto, pero las más graves implican la pérdida de 8 puntos.

7.3. Alemania

El permiso por puntos se implantó en Alemania en el año 1999. Al igual que sucede en Reino Unido, las infracciones suman puntos variables en función de la gravedad, y el conductor queda inhabilitado para conducir cuando acumula 18 puntos.

Las infracciones se dividen en dos grupos a efectos de puntos. Las menos graves suman entre 1 y 4 puntos, y las más graves entre 5 y 7 (como son los casos de conducción bajos los efectos del alcohol).

Cuando el conductor dispone de un saldo entre 8-13 puntos, las autoridades entienden que es el momento de dirigirle una amonestación e invitarle a participar, voluntariamente, en un curso de formación. El curso se convierte en obligatorio para el conductor cuando el saldo de puntos es de entre 14-17, y se tiene en cuenta si en los últimos años el interesado ha tenido que asistir a otro curso similar. En este último tramo de saldo de puntos participan de forma activa los psicólogos como prestadores de ayuda específica a los conductores.

8. LEGISLACIÓN

La regulación del sistema de permiso por puntos se concreta básicamente en la LSV. Los puntos más importantes del permiso por puntos son los siguientes:

8.1. Requisito de vigencia del permiso

La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa para conducir, dirigida a verificar que los conductores tengan los requisitos de de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios. Esta autorización se debe encontrar en vigor (no caducada).

Evidentemente, si no se conduce un vehículo a motor (por ej. una bicicleta o un vehículo de tracción animal), se pueden cometer infracciones circulatorias sancionables económicamente, pero nunca detraer puntos puesto que para conducir estos vehículos no se exige autorización alguna.

Los extranjeros residentes en España se ven afectados igualmente por el sistema de puntos, con independencia de la nacionalidad del país expedidor del permiso en cuestión. Aunque, teóricamente, el sistema se debe aplicar a todo conductor que circule por España con independencia de la nacionalidad de su autorización, un residente tiene DNI o NIE, y con estos documentos de identidad se les pueden igualmente tramitar sanciones e ir detrayendo los puntos que correspondan siempre que se inscriba o canjee de oficio su permiso de conducir extranjero en España (a una persona sin NIE o DNI se le cobra la multa en el acto al no ser residente, pero es imposible informáticamente aplicarle detracción de puntos alguna). Si los residentes en nuestro país que conducen con un permiso extranjero válido para conducir en España llegasen a agotar su saldo de puntos se les declararía igualmente la pérdida de vigencia de su permiso por carencia de puntos. El permiso extranjero –el permiso es un acto administrativo- no sería nulo o anulable al no ser otro país diferente al expedidor competente para esta declaración, pero una vez declarada la PV sí se ve afectada la validez o eficacia de la autorización extranjera para conducir en España, teniendo los mismos efectos que una declaración de PV por carecer de puntos a un ciudadano con una autorización española.

El Reglamento General de Conductores recoge en el artículo 19.1 b) un supuesto de la figura del “canje de oficio” del permiso de conducir de países de la UE o de países del EEE (Espacio Económico Europeo –Noruega, Islandia y Liechtenstein-) por el permiso español correspondiente, para así *“poder aplicarle las disposiciones españolas relativas a la pérdida de vigencia del permiso de conducir”*.

8. 2. Crédito inicial de puntos y comisión de infracciones

Con carácter general, la LSV establece que al titular de una autorización administrativa para conducir se le asigna un crédito de doce puntos para poder desarrollar la actividad de la conducción, con dos excepciones:

- 1) Los titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad, tuvieron un crédito de ocho puntos el 01/07/2006, fecha de entrada en vigor del sistema. No obstante, los titulares de permisos expedidos tras esa fecha, disponen de 12 puntos a los dos años (no a los tres), siempre que no sean sancionados antes con sanción que implique pérdida de puntos.
- 2) Los titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción, tendrán un crédito de 8 puntos.

El crédito de puntos inicialmente asignado al conductor se reducirá por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de las infracciones graves o muy graves descritas en el Anexo II de la Ley. Hay que destacar que la autoridad que impone la sanción no puede comunicar al Registro Central de Infractores la pérdida de puntos hasta que la sanción ha adquirido la firmeza establecida por la ley.

Como criterio general la ley fija un máximo de puntos que puede perder un conductor en un día por la comisión de varias infracciones: 8 puntos. *Día* se considera el periodo de tiempo entre las 0 y 24 horas de una fecha, no como periodo de 24 horas a contar desde la primera infracción denunciada a un conductor. A pesar del límite general, se estima que determinadas infracciones implican una especial gravedad para la seguridad vial, por lo que si concurren infracciones **muy graves** el conductor puede perder el número total de puntos de su haber en un solo día.

8.3. Bonificaciones de puntos

Otro de los principios del sistema de puntos es premiar a aquellos conductores que no han cometido infracciones graves y muy graves que detraigan puntos en un periodo de tiempo. Se trata del sistema de bonificación, que consiste en que los conductores que mantengan la totalidad de puntos (12) al no haber sido sancionados en firme por alguna de las infracciones del Anexo II, recibirán 2 puntos más durante los 3 primeros años, y 1 punto más por los 3 años siguientes. El total acumulado será un máximo de 15 puntos, 15 puntos que ya tienen la mayoría de conductores desde el 01/07/2012.

Crédito inicial	Transcurso de 3 años	Transcurso de otros 3 años
12 puntos	+ 2 puntos	+ 1 punto
Total acumulado: 12 puntos	Total acumulado: 14 puntos	Total acumulado: 15 puntos

El mecanismo de la bonificación sólo se aplicará a los conductores que dispongan del crédito de 12 puntos, pues si un conductor tiene 8 puntos, al cumplir dos años sin haber sido sancionados en firme por la comisión de infracciones que detraigan puntos, pasa a disponer del crédito general de 12 puntos (y a partir de ese momento comenzará a computarse el plazo para posibles bonificaciones).

8.4. Recuperación parcial de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado podrá optar a la recuperación parcial de puntos de dos maneras:

1) Realización de un curso de recuperación parcial de puntos en un centro autorizado. Este curso solo podrá realizarse por una vez cada dos años, con la excepción de los conductores profesionales, que podrán realizar el citado curso con periodicidad anual. El número de puntos que se pueden recuperar con estos cursos será de un máximo de 6, tras la reforma de la Ley 18/2009 (originalmente era un máximo de 4).

Realizado el curso, el Centro expedirá al interesado un certificado acreditativo de su realización con aprovechamiento. Asimismo, comunicará telemáticamente al Registro Central de Infractores de la Dirección General de Tráfico la recuperación parcial de los puntos, aumentando hasta en 6 puntos el crédito del titular de la autorización, hasta un máximo de 12. Es decir, superando este curso no se pueden obtener 14 o 15 puntos, el máximo es 12 y desde la fecha de recuperación comenzarían a computarse los plazos de bonificación.

2) Por el transcurso del tiempo sin cometer infracciones. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de doce puntos. En el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones **muy** graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito (12 puntos) será de tres años.

8.5. Pérdida total de puntos

La pérdida total del crédito de puntos –es decir, disponer de un saldo de 0 puntos– supone que se inicie el procedimiento de pérdida de la vigencia (PV) de la autorización administrativa que habilita para conducir. Cuando el conductor no dispone de ningún punto no es posible la recuperación de los mismos por la vía de la recuperación parcial (cursos de sensibilización o transcurso del tiempo), sino que es necesario obtener un nuevo permiso o licencia de conducción. Eso sí, alguien con 0 puntos puede conducir hasta que se declare la precitada pérdida de vigencia por carecer de puntos.

Para obtener esta nueva autorización es necesario cumplir con dos exigencias más (aparte del cumplimiento :

1) Realizar y superar con aprovechamiento un curso de recuperación total de puntos en un centro autorizado. Superado el curso, el Centro expedirá una certificación donde se indicará que se ha realizado el mismo con aprovechamiento. Al mismo tiempo, el Centro comunicará telemáticamente esta circunstancia al Registro Central de Infractores de la Dirección General de Tráfico.

2) También será preciso realizar una prueba teórica en una Jefatura de Tráfico cuyo objeto estriba en acreditar que el conductor ha asumido los contenidos de los cursos. En definitiva, que se ha producido la sensibilización y la reeducación vial que se pretende. Por esta razón, la prueba no tiene relación alguna con las pruebas de conocimientos exigidas para la obtención de los permisos o licencias de conducción.

Y por esta misma razón, no se exige tampoco la realización de pruebas prácticas de conducción.

Los titulares de permisos o licencias que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido una nueva autorización administrativa para conducir, dispondrán de ocho puntos.

Cumplidos los requisitos anteriores, la LSV establece que si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización administrativa para conducir se acordara otra vez la pérdida de vigencia por haber perdido de nuevo la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales

Aunque el conductor disponga ahora de un nuevo permiso o licencia para conducir, la ley de Seguridad Vial establece que la antigüedad permanece en las posteriores autorizaciones para conducir obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada conductor.

En todo caso, es importante señalar que la pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualesquiera que sean las clases que comprendan (el saldo de puntos es único, como ya se ha dicho).

8.6. Régimen especial para conductores profesionales

Como excepción al régimen de puntos general, la ley tiene en cuenta la especial situación de aquellos trabajadores para quienes la conducción de vehículos de transporte de mercancías o viajeros resulta su actividad profesional principal. La ley es sensible a la posibilidad de que el sistema de puntos puede llevar consigo para ellos una consecuencia añadida: la imposibilidad de desarrollar su trabajo.

A la vista de esta situación, la ley establece un régimen especial para estos conductores. Para ello, comienza por definirlos. Así, la disposición adicional tercera dispone que *“se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.*

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario”.

Una vez conceptuados, la ley establece una serie de ventajas a este tipo de conductor por el hecho de serlo, que básicamente consisten en reducir a la mitad los

plazos establecidos en la ley para los conductores no profesionales. Así, estas ventajas son:

-Se reduce de 6 meses a 3 meses el plazo para obtener un nuevo permiso tras la primera pérdida de vigencia. Y se reduce de 12 meses a 6 meses en el caso de una segunda –o sucesivas- PV.

-Se reduce a un año el plazo mínimo para poder realizar un curso de recuperación parcial de puntos (dos años para los conductores no profesionales).

8.7. Infracciones que detraen puntos

El anexo II del TR.LSV detalla las infracciones por las que los conductores pierden puntos.

8.8. Efectos administrativos de condenas penales que implican privación del derecho a conducir

La condena judicial por delitos contra la seguridad del tráfico lleva aparejada la privación temporal del derecho a conducir. Esta condena no supone que el conductor pierda puntos, pero la LSV establece que la condena en firme por estos delitos implicará que, para volver poder a conducir vehículos a motor o ciclomotores, haya acreditado haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial, curso que materialmente es el mismo que el de recuperación total de puntos, aunque como decimos se supera para dar cumplimiento a una medida administrativa complementaria a la condena penal y no para recuperar puntos. Evidentemente, los condenados por delitos de tráfico castigados con la privación del derecho a conducir solo deben superar el curso (no se examinan después, a diferencia de los que han perdido la vigencia del permiso por agotarse su saldo de puntos).

Asimismo, el artículo 47 del Código penal establece que a los privados judicialmente **por más de dos años** de su derecho a conducir, el juez penal declarará la pérdida de vigencia de la autorización correspondiente. Esto quiere decir que si el juez declara la PV, el contenido de esta PV equivale a la PV administrativa por carecer de puntos (la norma penal no regula una PV diferente), y el penado debe realizar el curso de recuperación total de puntos (tenga o no puntos en su haber) y el examen teórico posterior (aparte de cumplir el plazo judicial de privación del derecho a conducir).

Como vemos, los nuevos delitos de tráfico y el sistema del permiso por puntos están relacionados. El conducir con la pérdida de vigencia declarada por carecer de puntos (no el conducir con la PV psicofísica, esta sería denuncia administrativa por carecer de permiso) es delito (está expresamente recogido en el artículo 384 párrafo primero del Código penal), aparte de lo regulado en el artículo 47 precitado.

Era lógico que una vez diseñado un sistema progresivo de pérdida de confianza en el conductor infractor no se le castigara de nuevo administrativamente por conducir con la PV declarada por carecer de puntos, estableciéndose un nuevo tipo penal que recogiera esta conducta, delito en vigor desde el 01/05/2008.

9. LOS CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

9.1. Objetivos de los cursos

Estos cursos se regulan en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, y tienen como objetivo:

- a) **Sensibilizar** a los participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos.
- b) **Reeducar** los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Estos cursos serán impartidos por Centros concertados. La Ley de Seguridad Vial, en su art. dispone que la gestión podrá realizarse mediante concesión administrativa, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas. En este sentido, la Dirección General de Tráfico ha elaborado un contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión administrativa, por la que el adjudicatario será responsable de instalar en el ámbito territorial que se le señale los Centros que han de impartir esos cursos. En Cataluña y en el País Vasco, serán los órganos competentes de la ejecución de competencias en materia de tráfico los que deban determinar la forma de creación de estos centros.

Los cursos son diferentes según sean de recuperación parcial de puntos o de recuperación del permiso o la licencia de conducción una vez agotados los puntos. Además, se prevé la necesidad de realizar este último curso para poder volver a ejercer la actividad de la conducción tras haber sido condenado por sentencia judicial firme a la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, supuesto en el que, como ya se ha dicho, no será necesario realizar ningún tipo de prueba posterior.

Cursos de recuperación parcial. Estos cursos tendrán una duración de doce horas. Este tiempo se distribuirá de la siguiente forma:

Una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo: siete horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y una hora destinada a la reflexión y debate en grupo.

Una parte específica, individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y que incidirá sobre las áreas temáticas en las que el conductor presente mayores carencias o que le sean especialmente relevantes. El tiempo destinado a esta parte será de cuatro horas.

Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

Cursos de recuperación del permiso o la licencia por agotamiento del crédito de puntos. Estos cursos tendrán una duración de veinticuatro horas, distribuidas de la siguiente forma:

Una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo: catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y dos horas de dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso.

Una parte específica, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. El tiempo destinado a esta parte será de ocho horas.

Como en los cursos de recuperación parcial, esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

9.2. Contenido de los cursos

El contenido de los dos tipos de cursos es similar. Las materias que, en el caso del curso de recuperación del permiso o la licencia de conducción, serán objeto de evaluación en la prueba realizada en la Jefatura de Tráfico, son las siguientes:

- Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema
- Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas
- La conducción: una tarea de toma de decisiones
- Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura
- Los grupos de riesgo
- La velocidad como factor de riesgo
- El alcohol como factor de riesgo
- Las drogas de abuso como factor de riesgo
- Las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo
- La somnolencia como factor de riesgo.
- La fatiga como factor de riesgo
- El estrés como factor de riesgo
- Seguridad activa y pasiva
- La conducción preventiva

Actuación en caso de accidente de tráfico

La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico

Al objeto de dar cabida a la sociedad civil, se ha establecido la posibilidad de que las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico participen en los cursos de sensibilización y reeducación vial. El tiempo de las intervenciones de estas asociaciones en los cursos se limitará a un máximo de una hora de parte común, preferiblemente del período de reflexión y debate, cuando se trate de cursos de recuperación parcial, o de la dinámica de grupos, cuando se trate de los de recuperación del permiso o la licencia de conducción.

La intervención de estas asociaciones deberá circunscribirse a los mismos objetivos que el curso, procurando que lo que se transmita en ellas mantenga la debida coherencia con la filosofía y enfoque de éstos.

9.3. Coste de los cursos

El coste de los cursos correrá a cargo del interesado. El precio de los cursos es fijo para todos los alumnos y se señala en el contrato de concesión administrativa por el que se adjudica la creación de estos centros. En la actualidad, las prescripciones técnicas del contrato disponen que el precio que debe abonarse por la realización de estos cursos será de 180 euros en el caso de cursos de recuperación parcial, y de 340 en el caso de cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción y de los cursos de sensibilización tras condena por delito de tráfico.

El ciclo adicional (de 4 horas de duración) entre suspensos de la prueba teórica de recuperación de la vigencia, cuesta unos 110 euros. El Director del centro donde superó el curso de recuperación total de puntos debe expedir un certificado justificativo de haber superado este ciclo adicional a todos los alumnos que como decimos hayan sido declarados no aptos en la primera y segunda convocatoria de la prueba teórica. Si el alumno suspende el examen por tercera vez se debe repetir el curso de recuperación total de puntos.

9.4. Personal que imparte los cursos

Los cursos serán impartidos personal especializado: formadores y psicólogos formadores. La titulación se obtiene a través de cursos que realice la Dirección General de Tráfico. En el caso del formador, es necesario para acceder a esta titulación haber obtenido el certificado de Profesor de Formación Vial y contar con tres años de experiencia en la formación de conductores. En el caso de psicólogos-formadores será necesario haber obtenido el título de Licenciado en Psicología. En ambos casos, será necesario, además, haber realizado con aprovechamiento el curso de formación que se disponga a tal fin.

10. PROCEDIMIENTO DE PÉRDIDA DE VIGENCIA POR AGOTAMIENTO DEL SALDO DE PUNTOS.

La consecuencia de perder la totalidad de los puntos de que el conductor dispone es que el permiso o licencia para conducir pierde su vigencia. Este requisito de vigencia

se concreta en la LSV, que establece la existencia de un procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por carecer de puntos. El desarrollo del procedimiento se realiza en el artículo 37 del Reglamento General de Conductores.

Este procedimiento es siempre competencia de la DGT en toda España.

La existencia de este procedimiento de PV se basa en la distinta procedencia que pueden tener las sanciones detractoras de puntos (DGT, Ayuntamientos, Servei català de Trànsit, Dirección de Tráfico vasca), reforzándose así la seguridad jurídica para el ciudadano y del sistema del permiso por puntos en general.

Como ya hemos dicho, con 0 puntos se puede conducir hasta que la DGT declare la pérdida de vigencia (PV) de la autorización. En todo caso, el conductor afectado con 0 puntos no puede ya recuperar puntos (superar un curso de recuperación parcial o estar 2/3 años sin infringir) y debe esperar en todo caso a la incoación y, en su caso, terminación de este procedimiento.

El procedimiento de PV por carecer de puntos consta de las siguientes fases:

El Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico constata que el interesado ha perdido la totalidad de los puntos de su autorización para conducir.

La Jefatura de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio personal del interesado, en el plazo de 15 días, inicia y notifica la **resolución inicial** del procedimiento de pérdida de vigencia. En esta resolución inicial se recogen las sanciones que han motivado el agotamiento de la asignación de puntos.

La resolución de iniciación del expediente concede al interesado **un plazo de diez días** (son días hábiles, a diferencia de los 20 días –naturales- del procedimiento sancionador) para formular **alegaciones**.

En el procedimiento de PV no se pueden volver a valorar los expedientes sancionadores motivadores del agotamiento del saldo de puntos, puesto que las sanciones son firmes. Por lo que, en este procedimiento, se deben valorar posibles errores generales en los movimientos del saldo de puntos o que, a la vista de las alegaciones presentadas, se pida algún tipo de aclaración o informe a las administraciones sancionadoras.

Si las alegaciones no son estimadas o no son presentadas en plazo, el Jefe Provincial de Tráfico dictará **resolución acordando la pérdida de vigencia** del permiso o licencia para conducir, y se notificará al interesado en el plazo de quince días.

Desde el día siguiente a la notificación de la resolución, el interesado no puede conducir durante 6 meses (3 meses si acreditó ser conductor profesional) o 12 meses (en caso de una segunda o sucesivas pérdidas de vigencia -6 meses si acredita ser conductor profesional-), pudiendo matricularse cuando lo desee en el curso de recuperación total de puntos en un centro autorizado. El requisito último

para recuperar la vigencia (el superar la prueba teórica en una Jefatura de Tráfico) ya debe ser en todo caso cumplido el plazo de privación, y, al versar sobre el curso superado no se recomienda la realización del curso con demasiada antelación a la prueba.

El interesado podrá interponer **recurso de alzada** en el plazo de un mes desde la notificación de la resolución.

En caso de no entregarse el permiso de conducir por el interesado, se podrá ordenar su retirada mediante los agentes de autoridad correspondientes.

El plazo máximo de duración del procedimiento de PV es de 6 meses (plazo general de duración máxima de los procedimientos administrativos que establece la Ley 39/2015).

Como nota a destacar, y como ya se ha dicho, este procedimiento se regula en el Reglamento General de Conductores puesto que no se han concebido los puntos (ni por ende el procedimiento de pérdida de vigencia por carecer de puntos) como procedimiento sancionador, por tanto, para impugnar una sanción que implique pérdida de puntos se debe alegar o recurrir contra toda la sanción en sí (no se puede impugnar autónomamente la detracción de puntos con respecto a la sanción económica, se alega o recurre contra la sanción, en su parte económica y de puntos si la hubiere).

No obstante, el Tribunal Supremo, en Sentencia de 4 de junio de 2009, ha afirmado que los puntos tienen carácter “materialmente sancionador”, lo cual no contradice al sistema ideado por la DGT, basado en el carácter “formalmente” no sancionador de los puntos. Este carácter no sancionador en el plano teórico tiene su fundamento en que el sistema del permiso por puntos se quería aplicar a todas las autorizaciones (ya fuesen expedidas antes o después del 01/07/2006, fecha de entrada en vigor del sistema; en caso contrario, el aplicarse con carácter retroactivo concibiéndose el sistema del permiso por puntos como sancionador podría ser inconstitucional según lo dispuesto en el artículo 25.1 CE).

Como problemas actuales del sistema y a modo de conclusión del presente tema, podemos citar:

-El uso de detectores de radar está permitido, no es denunciabile. Se castiga con sanción económica y pérdida de 6 puntos el uso del “inhibidor”, cuando la intención de este Organismo era que estuvieran prohibidos ambos, permitiéndose solo el uso de las bases de datos que informan de la ubicación de puntos de control de velocidad (pendiente de prohibirse el uso del “detector” en la inminente reforma del RGCIR).

-El criterio de la DGT para acreditar ser conductor profesional es estar cotizando como tal en el momento de pedir el acogimiento a las ventajas que conlleva su consideración; esto ha provocado alguna situación fraudulenta (altas/bajas) en las cotizaciones de la seguridad social.

-El problema principal está actualmente en el procedimiento de pérdida de vigencia por carecer de puntos por dos motivos principales que afectan a la efectividad práctica del delito recogido en el artículo 384 párrafo primero del Código penal, delito de conducir con esa PV declarada:

1) Muchos domicilios del Registro de conductores no están actualizados por sus titulares, lo que provoca que numerosas resoluciones del procedimiento de PV se notifiquen vía Boletín oficial de la provincia (BOP) y tablón edictal, tras los dos intentos preceptivos e infructuosos de notificación postal en el domicilio del interesado, pero, penalmente, a efectos de aplicarse el delito de conducir con la PV declarada por carecer de puntos no es válida la notificación en el BOP – tablón edictal municipal, puesto que el tipo penal es un delito doloso y por tanto el interesado debe conocer fehacientemente que no puede conducir.

Debe tenerse en cuenta que los procedimientos de PV (en este caso el de carecer de puntos, pero también la PV por motivo psicofísico) no son procedimientos sancionadores y no se notifican como tal vía TESTRA de forma voluntaria, o en BOE a través de su tablón Edictal Único .

2) Al no considerarse el procedimiento de PV un procedimiento sancionador, rige el principio de ejecutividad de todo acto administrativo no sancionador (principio general recogido en la ley 39/2015), lo que provoca que el interesado no puede conducir **desde que recibe la notificación de la resolución finalizadora del procedimiento de PV**. El problema es que se ofrece la posibilidad del recurso de alzada, y por tanto el delito de conducir con la PV declarada no tiene efectividad práctica si la resolución no es firme (y no es firme hasta que transcurra un mes desde que se notifica la resolución finalizadora del procedimiento y el interesado no recurre, o hasta que se notifique la resolución del recurso de alzada si este ha sido interpuesto por el interesado).

En caso de absolución penal por alguno de estos dos motivos (no acreditación del dolo o no firmeza de la resolución finalizadora del procedimiento de PV) , la Jefatura de Tráfico, una vez recibida la absolución penal por alguno de estos motivos, debería incoar una denuncia administrativa por carecer de permiso el día de los hechos, puesto que en derecho administrativo sancionador no se exige dolo - siendo plenamente válida la notificación en BOP y tablón edictal – y rige el principio de ejecutividad directa de los actos administrativos (en este caso, la ejecutividad de la resolución administrativa finalizadora del procedimiento de PV, con independencia de su no firmeza).

No obstante, y a pesar de estos flecos en los que se sigue trabajando en la actualidad, el permiso por puntos ha sido sin duda el instrumento más eficaz en la lucha contra la violencia vial, constituyendo una de las causas principales, sino la principal, del descenso continuado de la siniestralidad en nuestro país en los últimos 8 años, convirtiéndose incluso en objeto de estudio por otros países de nuestro entorno europeo e iberoamericano.