I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

21006 *Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley:

PREÁMBULO

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aprobada por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011, fija como principal indicador de la misma bajar de la tasa de 37 personas fallecidas por millón de habitantes, objetivo que debe alcanzarse al finalizar la presente década. Si bien en los años iniciales de aplicación de la Estrategia este indicador parecía alcanzable, las cifras consolidadas de siniestralidad de los últimos años señalan que la tasa ha empeorado, consolidándose una tendencia decreciente, y actualmente se encuentra en 39 personas fallecidas por millón de habitantes.

Además de este indicador principal, la citada Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 recoge otros indicadores a conseguir también al final de la presente década, entre los que se destacan la reducción del número de personas heridas graves en un 35%, cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil y un 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.

Por otra parte, el documento de trabajo de la Comisión Europea «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030», de 19 de junio de 2019, tiene como objetivo reducir en un 50% el número de personas fallecidas y heridas graves para el año 2030 y avanzar hacia una cifra próxima a cero en el año 2050. Para la consecución de este objetivo, determina que uno de los pilares a abordar es el relacionado con el uso seguro de las carreteras, siendo necesario incidir en un mejor cumplimiento de las normas de tráfico en los aspectos relativos a la velocidad, las distracciones (especialmente la utilización de dispositivos de telefonía móvil), los cinturones de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco de protección.

En este contexto, volver a situar a España en las cifras estadísticas fijadas como objetivo implica tomar medidas estructurales que se inician con la presente modificación legal, y que dará paso a otras reformas posteriores que se incluirán en textos normativos de rango inferior, lo cual debe permitir una consolidación para la próxima década, alineando así a España con los postulados de la Unión Europea y de instituciones internacionales en la materia como la Organización Mundial de la Salud.

El progreso tecnológico de la industria automotriz, está permitiendo el desarrollo de dispositivos y vehículos equipados con diversas tecnologías, que vienen a proponer distintos niveles de automatización, en su grado máximo, la conducción plenamente automatizada o autónoma. Por ello, se impone la necesidad de prever el diseño de un futuro marco normativo que regule la circulación de estos vehículos que por su naturaleza trascienden la regulación actual.

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

El comúnmente conocido como permiso de conducir por puntos ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las carreteras y ciudades de nuestro país. Varios estudios específicos sobre esta materia indican que en torno al 15% de la reducción que se produjo entre los años 2005 y 2009 se debió directamente al impacto del permiso por puntos y, quizá más importante aún, contribuyó de manera decidida a que se interiorizara cuáles son los comportamientos y actitudes que suponen mayor peligro en la conducción.

Tras varios años de experiencia en la aplicación del permiso por puntos y como también ha venido sucediendo en otros países que disponen de sistemas similares, es el momento de proceder a su actualización, manteniendo un modelo que se estima válido, pero incidiendo en aquellos aspectos que requieren de modificación, con el principal objetivo de mejorar la eficacia del sistema y reforzar la seguridad vial.

El objeto de la reforma se centra principalmente en la revisión de las infracciones que detraen puntos; el reconocimiento que tiene para la seguridad vial la superación de cursos de conducción segura y eficiente; el tratamiento actualizado de la conducción profesional; y la unificación a dos años del plazo que tiene que transcurrir para recuperar el saldo inicial de puntos tras la firmeza de las sanciones.

La modificación legal busca compensar aspectos que aumentan la presión punitiva sobre las personas conductoras –infracciones que agravan la pérdida de puntos por su relación actual con los factores concurrentes de accidentalidad– con medidas que favorecen el cambio de comportamiento y que recompensan a quienes se adaptan e interiorizan una conducción que minimiza los riesgos.

Respecto de las infracciones, los cambios se centran en aquéllas que se vienen identificando como los comportamientos más peligrosos en la actualidad y que, por consiguiente, aumentan la detracción de puntos. En concreto, se modifica el anexo II para agravar la pérdida de puntos en infracciones consistentes en la utilización de teléfono móvil sujetando el dispositivo con la mano, diferenciándolo de otros supuestos de utilización indebida que comportan menos riesgos, así como en las infracciones por la falta de uso o uso incorrecto del casco de protección, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

Esta revisión se basa en datos estadísticos que se han venido consolidando en los últimos años. En este sentido, debe señalarse que las distracciones constituyen ya la principal causa de accidentes con víctimas, siendo la utilización del teléfono móvil la principal causa concurrente. De esta forma, estas infracciones quedan identificadas como los comportamientos más reprochables en materia de seguridad vial y el mensaje es claro en este sentido.

Frente al agravamiento de la detracción de puntos en las infracciones citadas, se apuesta por los cauces para mejorar el comportamiento de las personas que conducen a través de los cursos. La modificación legal prevé que los cursos de conducción segura y eficiente, que han ganado prestigio con el tiempo y que llevan varios años ofreciendo algunas asociaciones, clubes de conductores, entidades aseguradoras, autoescuelas, etc. puedan servir para recuperar o bonificar con dos puntos de saldo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a las personas que, aunque no hayan cometido infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura y eficiente.

Además, se unifica a dos años el plazo para recuperar el saldo inicial de puntos, desapareciendo la distinción existente hasta ahora entre dos años cuando constan sanciones graves y tres años cuando constan sanciones muy graves. Se simplifica así el sistema, que era complejo de entender, ya que las personas desconocían en muchas ocasiones si las sanciones anotadas en el Registro de Conductores e Infractores eran de un tipo o de otro.

Por otra parte, se suprime la posibilidad que tienen los turismos y las motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad fijados para las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas. La eliminación de esta posibilidad es el último aspecto importante que queda

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

para que la adecuación de los límites de velocidad en las carreteras convencionales sea real, después de la reforma del artículo 48 del Reglamento General de Circulación operada a través del Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, que ha equiparado los límites de velocidad de las carreteras convencionales españolas a los que se están estableciendo en la Unión Europea y que implica un significativo avance para reducir la siniestralidad en este tipo de vías.

También se ha tenido en consideración en esta reforma legal, que en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, con frecuencia, quienes aspiran a su obtención cometen fraudes. Excepción hecha de la suplantación, constitutiva de infracción penal consistente en usurpación de estado civil, el fraude más habitual es la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados durante el examen. Esta conducta debe ser sancionada de manera proporcional a su gravedad, por lo que se tipifica como una infracción muy grave que conlleva, además de la multa correspondiente, la imposibilidad de volver a presentarse a las citadas pruebas en el plazo de seis meses.

Con objeto de garantizar la seguridad y la calidad de los servicios públicos encomendados, se introduce la competencia de la función auditora. Las auditorías deben permitir que los centros y los operadores que realizan servicios y trámites relacionados con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cumplan con los requisitos y las obligaciones que la normativa exige y son un complemento importante de la función inspectora tradicional, redundando en una mayor calidad de servicios a la ciudadanía.

Otro aspecto que sufre una modificación es la llamada conducción profesional, que se adapta así a la realidad que existe hoy en día. En este sentido, se establece que se prevé desarrollar un sistema *on line* que favorecerá que las empresas de transporte y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si una persona conductora profesional que trabaja en estas empresas se encuentra en situación legal de poder conducir vehículos de transporte.

En cuanto a su contenido y tramitación, esta Ley observa los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos como principios de buena regulación por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Por lo que se refiere a los principios de necesidad y eficacia, esta reforma del sistema del permiso de conducción por puntos es la más adecuada para mejorar la seguridad vial, reduciendo siniestralidad en las vías públicas a través de la modificación de las infracciones más peligrosas que detraen puntos y el reforzamiento de los cauces de sensibilización y reeducación vial.

En cuanto al principio de proporcionalidad, la Ley contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

Respecto a la seguridad jurídica, la reforma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, y genera un marco normativo estable e integrado, que facilita la actuación y toma de decisiones de los conductores, los centros que impartan los cursos de conducción segura y eficiente y las empresas dedicadas al transporte.

En aplicación del principio de transparencia, la presente norma se ha sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por último, se respeta el principio de eficiencia, ya que no se imponen cargas administrativas a la ciudadanía.

La presente norma se ha informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.5.d) del texto

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Esta Ley también se ha sometido a informe de la Agencia Española de Protección de Datos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.b) del Estatuto de la Agencia, aprobado por el Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo.

La presente Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado primero del artículo 1 que queda redactado del siguiente modo:

«Esta Ley tiene por objeto regular el tráfico, la circulación de todos los vehículos y la seguridad vial.»

Dos. Se modifica la letra c) y se añade una nueva letra k) en el artículo 4, que quedan redactados del siguiente modo:

«c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial para la movilidad segura y sostenible, en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.»

«k) La regulación del vehículo automatizado, de conformidad con lo dispuesto en la ley.»

Tres. Se añaden las letras r), s), t) y u) al artículo 5, con el siguiente contenido:

«r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.

s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.

t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.

u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Cuatro. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 10, que quedan redactados del siguiente modo:

«1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.»

«2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables.

El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.»

Cinco. Se añade un artículo 11 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 11 bis. *Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado.*

El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.»

Seis. Se modifican los apartados 3 y 6 del artículo 13, que quedan redactados del siguiente modo:

«3. Queda prohibido 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, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.»

«6. Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo se prohíbe llevar en el vehículo mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Quedan excluidos de esta prohibición los mecanismos de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Siete. Se modifica el apartado 1 del artículo 14, que queda redactado del siguiente modo:

«1. No puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 10.»

Ocho. Se modifica el artículo 15, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 15. *Sentido de la circulación.*

Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, con las excepciones que reglamentariamente se determinen, manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.»

Nueve. Se modifica el primer párrafo de apartado 1 del artículo 20, que queda redactado del siguiente modo:

«Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.»

Diez. Se suprime el apartado 4 del artículo 21.

Once. Se modifica el apartado 2 del artículo 22, que queda redactado del siguiente modo:

«2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial atención a fin de evitar alcances entre ellos.»

Doce. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 25 y se añade un apartado 5 al mismo artículo, que quedan redactados del siguiente modo:

«1. […]

a) En los pasos para peatones, en las aceras y en las demás zonas peatonales.

[…]»

«5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.»

Trece. Se modifica el apartado 4 del artículo 35, que queda redactado del siguiente modo:

«4. El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.»

Catorce. Se modifica el artículo 47, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 47. *Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.*

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

Quince. Se modifica el artículo 56, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 56. *Lengua.*

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la Comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.»

Dieciséis. Se modifica el apartado 1 del artículo 59, que queda redactado del siguiente modo:

«1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos.

La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital.»

Diecisiete. Se modifica el apartado 1 del artículo 62, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 62. *Centros de formación y reconocimiento de conductores.*

1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Dieciocho. Se añade un apartado 5 al artículo 63 con el siguiente contenido:

«5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.»

Diecinueve. Se modifica el apartado 5 del artículo 64, que queda redactado del siguiente modo:

«5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso de conducción quedarán descontados de forma automática en el momento en que se proceda a la anotación de la citada infracción en el registro de conductores e infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico quedando constancia en dicho registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización. Transcurrido un año desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos.»

Veinte. Se suprime el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 65.

Veintiuno. Se modifica el apartado 1 del artículo 66, que queda redactado del siguiente modo:

«1. La circulación de vehículos exigirá que estos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente.

En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.

Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados del citado permiso.»

Veintidós. Se introducen dos nuevas letras, b) bis y b) ter, en el artículo 75, y se modifica la letra c) del mismo artículo, que quedan redactadas del modo siguiente:

«b) bis. El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

«b) ter. Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo.»

«c) Incumplir las normas contenidas en esta Ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes, especialmente en el caso de los conductores de bicicletas siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.»

Veintitrés. Se modifican las letras d), g), h), j), s) y x) del artículo 76 y se añaden los párrafos z1), z2) y z3), que quedan redactados del siguiente modo:

«d) Parar o estacionar en el carril bus, en carriles o vías ciclistas, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

«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.»

«h) No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.»

«j) No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.»

«s) Conducir un vehículo teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar o teniendo prohibido su uso.»

«x) Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido.»

«z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.»

«z2) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.»

«z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.»

Veinticuatro. Se modifica la letra q) del artículo 77 y se añaden las letras s), t), u), v), w) y x), que quedan redactadas del siguiente modo:

«q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.»

«s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.»

«t) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.»

«u) Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos.»

«v) Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas.»

«w) Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque.»

«x) Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Veinticinco. Se modifica la letra d) del apartado 2 del artículo 80 y se incorpora el apartado 4, que quedan redactados del siguiente modo:

«d) Las infracciones recogidas en el artículo 77.n), ñ), o), p), q), r), s) y t) se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros.»

«4. En el caso de la infracción recogida en el artículo 77.u), el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses.»

Veintiséis. Se modifica el segundo párrafo del artículo 81, que queda redactado del siguiente modo:

«Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a t), ambos incluidos.»

Veintisiete. Se modifica la letra d) del apartado 2 del artículo 87, que queda redactada del modo siguiente:

«d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad o un empleado que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado, su número de identificación profesional aportado por la administración competente.»

Veintiocho. Se modifica el apartado 2 del artículo 93, que queda redactado del siguiente modo:

«2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77.h), j), n), ñ), o), p), q), r), s) y t).»

Veintinueve. Se modifica el apartado 4 del artículo 95, que queda redactado del siguiente modo:

«4. Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador en los siguientes casos:

a) Infracciones leves en todos los casos.
b) Infracciones graves que no supongan la detracción de puntos cuya notificación no se haya podido efectuar en el acto de la denuncia.
c) Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, supongan o no la detracción de puntos.

En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia.»

Treinta. Se introduce una nueva letra i) al artículo 98, que queda redactada del siguiente modo:

«i) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Treinta y uno. Se modifican las letras e) y f) del apartado 3 y el apartado 4 del artículo 99, que quedan redactados del siguiente modo:

«3. [...].

e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión cada dos años desde el 6 de mayo de 2016, respecto de las infracciones relacionadas en las letras a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 98. Y desde el 19 de abril de 2023, y cada tres años desde esa fecha, respecto de la infracción recogida en la letra i) del artículo 98.

f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web www.dgt.es

En los informes completos a los que se refiere la letra e), se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirán asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial o, en su caso, de impago de peajes, tasas o precios públicos, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información o notificaciones.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.»

Treinta y dos. Se adiciona un nuevo artículo 100 bis con la redacción siguiente:

«Artículo 100 bis. *Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos.*

1. En relación a la infracción prevista en la letra i) del artículo 98, y a los efectos de posibilitar la reclamación de los importes de peajes, tasas o precios públicos no abonados, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrá facilitar a las entidades responsables de recaudar el peaje, tasa o precio público, los datos sobre los posibles responsables de los impagos producidos en territorio nacional, obtenidos mediante el procedimiento de búsqueda contemplado en el anexo V.

Los datos trasferidos se limitarán a los estrictamente necesarios para la reclamación del importe de peaje, tasa o precio público adeudado. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá a tal fin el oportuno sistema de colaboración con las entidades responsables de la recaudación, para canalizar el suministro de los datos.

2. Los datos facilitados a la entidad cesionaria, solo podrán ser utilizados en el procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación, debiendo ser suprimidos una vez haya sido recuperado el importe de peaje, tasa o precio público adeudado y, en todo caso, transcurrido un plazo de tres años desde que dichos datos fueran facilitados, salvo que existiera en curso un procedimiento judicial.

En este caso, el procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

3. El cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad cesionaria, pondrá fin al procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público impagado.

4. Las comunicaciones de estos datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.»

Treinta y tres. Se modifica el artículo 101, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 101. *Notificaciones.*

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico podrán dirigir al presunto autor de la infracción una notificación en relación a las infracciones previstas en el artículo 98. A tal efecto, podrán utilizar los modelos previstos en el anexo VII.

2. Las notificaciones se enviarán al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación en otro caso.

3. Las notificaciones deberán efectuarse personalmente al presunto infractor.»

Treinta y cuatro. La disposición adicional segunda queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional segunda. *Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Las Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial y los cursos de conducción segura y eficiente, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.»

Treinta y cinco. Se añade una nueva disposición adicional tercera bis con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera bis. *Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.*

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Treinta y seis. Se añade una nueva disposición adicional tercera ter con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera ter. *Cursos de concienciación y sensibilización.*

Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también *on line* siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.»

Treinta y siete. Se incorpora una disposición adicional duodécima con el siguiente contenido:

«Disposición adicional duodécima. *Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.*

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

Treinta y ocho. Se añade una nueva disposición adicional decimotercera, que queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional decimotercera. *Protección de datos de carácter personal.*

El tratamiento de los datos de carácter personal resultado de la aplicación de esta Ley se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.»

Treinta y nueve. Se añade una nueva disposición adicional decimocuarta, que queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional decimocuarta. *Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.*

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

Cuarenta. Se incorpora una nueva disposición adicional decimoquinta, con el contenido siguiente:

«Disposición adicional decimoquinta. *Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.*

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de *interface* normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.»

Cuarenta y uno. Se incorpora una disposición transitoria cuarta, con el siguiente contenido:

«Disposición transitoria cuarta. *Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.*

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.»

Cuarenta y dos. Se incorpora una disposición transitoria quinta, con el siguiente contenido:

«Disposición transitoria quinta. *Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.*

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.»

Cuarenta y tres. Se incorporan las letras j), k) y l) a la disposición final segunda, con el siguiente contenido:

«j) para regular los términos del acceso de las empresas y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, dedicadas al transporte de personas o de mercancías al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico con el fin de que puedan conocer los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores.»

«k) para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.»

«l) para regular los estatutos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, creado por la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, con la denominación que en el Real Decreto se establezca, con objeto de su adecuación a la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.»

Cuarenta y cuatro. Se incorpora una nueva disposición final segunda bis, con el siguiente contenido:

«Disposición final segunda bis. *Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.*

Con el objeto de atender la demanda en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, se realizarán las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla del personal examinador de la Dirección General de Tráfico, que deberá ser repartido territorialmente entre todos los centros.»

Cuarenta y cinco. Se incorpora una letra f) a la disposición final tercera, con el siguiente contenido:

«f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.»

Cuarenta y seis. El anexo II queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO II

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señala a continuación:

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l).	6
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l).	4
2. Conducir con presencia de drogas en el organismo.	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.	6
4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas.	6
5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.	6
6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.	6
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del tacógrafo o del limitador de velocidad.	6

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

	Puntos
8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.	6
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.	6
10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida.	4
11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.	4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.	6
13. No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.	4
14. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.	4
15. No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.	4
16. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello.	4
17. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce.	4
18. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.	4
19. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.	3
20. 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, o manteniendo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, o utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8.	3
21. Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.	3

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV.»

Cuarenta y siete. Se incorpora en el anexo V, apartado 2, el código 51, con la siguiente redacción:

«ANEXO V

2. Datos relativos a la infracción

[...].

(Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles):

Código 51 Impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.»

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Cuarenta y ocho. El apartado 1 del anexo VI queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO VI

Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

1. Datos de los vehículos:

En todo caso, se facilitarán:

– Número de matrícula.
– Número de bastidor.
– Estado miembro de matriculación.
– Marca.
– Modelo.
– Código de categoría UE.
– Clase de emisiones EURO [este dato se facilitará únicamente con respecto a la infracción contemplada en el párrafo i) del artículo 98].»

Cuarenta y nueve. El anexo VII queda redactado del siguiente modo:

«ANEXO VII

Notificaciones

A. Notificación relativa a las infracciones cometidas en materia de seguridad vial.

[Portada]

……
[Nombre, dirección y teléfono del remitente]
……
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

[Relativa a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en]
……
[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El ……

[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula ……., marca …….., modelo ……..

[Opción n.° 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.
[Opción n.° 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de …… EUR/[moneda nacional].

El plazo de pago vence el ……

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.

La presente carta se tramitará con arreglo al Derecho nacional de ……..

[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con la infracción

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula: ……
Estado miembro de matriculación: ……..
Marca y modelo: ……

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió: ……
Carácter y calificación legal de la infracción: ……

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de "stop", conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Descripción detallada de la infracción: ……
Referencia a las disposiciones legales pertinentes: ……
Descripción o referencia de las pruebas de la infracción: ……

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción (2):

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo: ……
Número de identificación del dispositivo: ……
Fecha de vencimiento de la última calibración: ……

d) Resultado de la aplicación del dispositivo:

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones]

Velocidad máxima: ……

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Velocidad medida: ……
Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede: ……

(1) Táchese lo que no proceda.
(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s): ……..……..
Lugar y fecha de nacimiento: ……
Número del permiso de conducción expedido el (fecha) …… en (lugar) ……
Dirección: ……

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca …… y matrícula …….? sí/no (1).
En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es: …… ……
[Apellido(s) y nombre, dirección]
2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)
3. Si no lo reconoce, explique por qué: ……

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad: ……..a la siguiente dirección: ……..

Información

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de …… ……
[Nombre del Estado miembro de la infracción]
Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.
Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente: …… ……
[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]
La presente carta de información en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

B. Notificaciones relativas a las infracciones por impago de peaje, tasa o precio público

[Página de cubierta]

……
[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]
……
[Nombre y dirección del destinatario]

NOTIFICACIÓN

Relativa a la infracción por impago de un peaje, tasa o precio público, registrado en ……..
[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

[Página 2]

El ……
[Fecha y nombre del organismo responsable]
Detectó el impago del peaje, tasa o precio público de carretera con el vehículo con [fecha] número de matrícula …….. marca ……..... modelo ……
Fue detectado por …… [nombre del organismo responsable].
[Opción n.° 1] (1).
Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.
[Opción n.° 2] (1).
El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión del impago del peaje, tasa o precio público de carretera.
Los detalles pertinentes del impago del peaje de carretera se describen a continuación (página 3).
El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del peaje de carretera es de …….. EUR moneda nacional. (1)
El plazo de pago vence el …….
Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria (1) / peaje de carretera (1).
La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de …… ……
[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera]

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con el impago del peaje de carretera

a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del peaje de carretera:

Número de matrícula: ……
Estado miembro de matriculación: ……
Marca y modelo: ……

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

b) Datos relativos al impago del peaje de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del peaje de carretera:
Naturaleza y tipificación legal del impago del peaje de carretera:
Descripción detallada del impago del peaje de carretera:

……
……

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

……

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del peaje de carretera:

……
……

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del peaje de carretera.

(2) [(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno]:

Especificaciones del dispositivo:
Número de identificación del dispositivo:
Fecha de vencimiento de la última calibración:

(1) Táchese si no procede.
(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):
Fecha y lugar de nacimiento:
Número del permiso de conducción …….. expedido el (fecha) …… en (lugar) ……
Dirección: ……

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo ……. marca ……., número de matrícula ……. está registrado a su nombre? sí/no (1).
En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

……

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce no haber pagado el peaje de carretera? sí/no (1).
3. Si no lo reconoce, explique por qué:

……..
……

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad: …… …… a la siguiente dirección: ……

INFORMACIÓN

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de …… ……

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago (1).

(1) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

……

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, (dirección de la autoridad de control correspondiente).»

Cincuenta. Se incorpora un anexo VIII con el siguiente contenido:

«ANEXO VIII

Cursos de conducción segura y eficiente

1. Objeto. Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.

2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.

3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.»

Disposición transitoria única. *Recuperación de puntos.*

El titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones muy graves, recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos en la fecha de entrada en vigor de esta Ley si han transcurrido dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.
2. Queda derogado expresamente el artículo 51 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Disposición final primera. *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

Mediante esta Ley se incorpora al Derecho español el capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Disposición final segunda. *Modificación del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.*

Se modifica el artículo 77.1.j) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

«j) La colaboración con el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.

La colaboración se realizará mediante un aviso al citado organismo emitido por la correspondiente Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social a propuesta del órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

Disposición final tercera. *Mandato de desarrollo reglamentario.*

Los términos del acceso de las empresas de transporte de personas o mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en relación con la habilitación para conducir de sus conductores profesionales, deberán establecerse reglamentariamente en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley.

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las modificaciones relativas a los artículos 75, 98, 99, 100, 101 y anexos V, VI y VII, que entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 20 de diciembre de 2021.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

cve: BOE-A-2021-21006
Verificable en https://www.boe.es