



Psychosocial Intervention

ISSN: 1132-0559

pi@cop.es

Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
España

Lijarcio Cárcel, J. Ignacio; Roca Ruiz, Javier; Puchades Villarreal, Raquel; Martí Belda Bartolín, Ana
El sistema de permiso de conducción por puntos y sus implicaciones en el ámbito laboral
Psychosocial Intervention, vol. 17, núm. 1, 2008, pp. 33-43
Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
Madrid, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=179814017004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

DOSSIER

El sistema de permiso de conducción por puntos y sus implicaciones en el ámbito laboral

Implications of penalty point system in driving licence on industrial field

J. IGNACIO LIJARCIO CÁRCEL*

JAVIER ROCA RUIZ*

RAQUEL PUCHADES VILLARREAL*

ANA MARTÍ BELDA BARTOLÍN*

RESUMEN

Los accidentes de tráfico son un gran problema social y de salud y repercuten de una manera importante en el ámbito laboral ya que una gran parte de los accidentes laborales son en realidad accidentes de tráfico (accidentes in itinere y en misión). Según datos procedentes de la DGT y la CEE, el incremento experimentado por la siniestralidad laboral de tráfico ha sido mayor que el aumento de cualquier otro tipo de accidente laboral. Sin embargo, las actuaciones preventivas que se están desarrollando en este ámbito son todavía escasas. Por ello, la implantación del sistema de permiso por puntos constituye un foco de interés para todas las empresas. Con este trabajo se pretende divulgar el funcionamiento del permiso por puntos, haciendo especial hincapié en sus implicaciones para el sector del transporte y para la Prevención de Riesgos Laborales en el tráfico.

PALABRAS CLAVE

Accidente in itinere, Accidente en misión, Tráfico, Empresa, Transporte.

* Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València (UVEG).

ABSTRACT

Traffic accidents are one of the most important problems in the health and social fields and affect directly the workplace. In fact a large part of industrial accidents are traffic accidents (in itinere and mission). According to DGT and EEC's data, the increase of traffic accidents has been greater than any other kind of industrial accident. However, preventive actions developed in this field are still scarce. Therefore, the introduction of the penalty points system is an important action for industrial accidents. This article is intended to disclose the penalty point system, with particular emphasis on transport sector implications and industrial traffic accidents prevention.

KEY WORDS

Accident in itinere, Accident in mission, Traffic, Company, Transport.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico representan actualmente un problema de alto impacto social y económico y, por ello, constituyen una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas. La organización Mundial de la Salud considera que la siniestralidad vial es un problema prioritario de salud pública a nivel global, ya que se calcula que cada año mueren en el mundo entre 1.200.000 y 1.500.000 personas en accidentes de tráfico y entre 20 y 50 millones sufren algún tipo de traumatismo (OMS, 2004).

En España, entre los años 2001 y 2005, alrededor de 14 personas fallecieron de media cada día en accidentes de tráfico y 143.000 personas resultaron heridas. Esta cifra coloca a los accidentes de tráfico entre las principales causas de mortalidad, especialmente en la población juvenil. No olvidemos que es esta población la que tiene un mayor número de años de vida productivos por delante y también que representa un buen porcentaje del total de la población activa nacional.

Las víctimas de los accidentes de tráfico			
	En España	En Europa (EU-25)	En el mundo
Muertos al año	5.000	46.000	1.200.000
Heridos al año	143.000	1.800.000	50.000.000
Fuente: España: DGT (promedio 2001-2005) Europa: EuroSTAT y CARE (promedio 2001-2005) Mundo: OMS (2004)			

Además del coste humano que tienen los accidentes de tráfico, debemos destacar el enorme impacto económico que de forma directa o indirecta se deriva de la accidentalidad. En los países motorizados, los gastos derivados de los accidentes de tráfico oscilan alrededor del 2% del Producto Interior Bruto (PIB) (OMS, 2004). En España esta cifra ronda los 20.000 millones de euros (INTRAS, 2007). Podría decirse que cada español paga de media unos 440 euros por costes derivados de los accidentes de tráfico. Por tanto, que un conductor no se ponga el cinturón o no respete los tiempos de conducción y descanso no es una mera cuestión personal ya que, si tiene un accidente, lo acaban pagando todos los contribuyentes (ver cuadro pág. siguiente).

El gran impacto social y económico que tiene este grave problema hace que la prevención de los accidentes deba convertirse en una de las mayores preocupaciones y, por ello, son muchos los esfuerzos que se están realizando para lograr reducir el número de siniestros y víctimas. De hecho, la Comisión Europea se ha marcado el objetivo de reducir a la mitad los muertos en siniestros de circulación en Europa entre el 2001 y el 2010 con una intervención denominada Programa Europeo de Seguridad en Carretera. El objetivo es pasar de 43.000 muertes anuales en los países miembros a la mitad.

En este contexto, es importante destacar la importancia del accidente laboral

El coste de los accidentes de tráfico	
Daños materiales	Daños a los vehículos y su carga Daños a la vía y el entorno Daños al medio ambiente
Costes sanitarios	Primeros auxilios Atención y tratamiento de los heridos Rehabilitación y adaptaciones
Costes administrativos	Costes de policía y bomberos Costes de gestión de seguros y servicios Costes legales
Costes humanos	Años potenciales de vida perdidos Pérdida de capacidad productiva Sufrimiento físico y psicológico de la víctima Sufrimiento psicológico de familiares y amigos
DGT/INTRAS	

de tráfico, ya que se trata de un tipo de accidentalidad que está experimentando un importante crecimiento en los últimos años. Dentro de los accidentes laborales hay unos tipos específicos de accidentes con características muy particulares que están sufriendo un incremento relativo mucho mayor que el promedio. Nos estamos refiriendo a los accidentes de tráfico *in itinere* y en misión, es decir, aquellos accidentes de tráfico que se producen respectivamente, bien al dirigirse o al regresar del trabajo, bien realizando las labores que conlleva el propio trabajo (como podría ser el caso de los conductores profesionales).

En España, según datos de la Dirección General de Tráfico, del total de 1.030.373 accidentes laborales registrados en 2006 en España, algo más del 9% -95.630, en concreto- se produjeron 'in itinere', en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo, pero supusieron el 27,8% de las víctimas mortales. Además de estas 372 personas fallecidas, los accidentes en la carretera durante los

viajes de ida y vuelta al trabajo provocaron heridas graves en 1.974 trabajadores y leves en 93.284.

De hecho, los accidentes en la carretera ya representan el 39% de todos los accidentes laborales que ocurren en España, y de éstos el 70% se producen 'in itinere' -de estos últimos, el 64% se produjeron en el trayecto de ida-.

Según los datos de 2005 del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, España registra una media diaria de 262 accidentes 'in itinere', de los que uno de ellos resulta mortal cada día. Mientras la cifra anual de accidentes laborales tiende a reducirse, los accidentes 'in itinere' van en aumento y son por lo general más graves. Así, el número de accidentes 'in itinere' se ha incrementado en España un 17,1% desde 2001 hasta 2005, y ha crecido nuevamente un 5,1% en 2006.

Como vemos, gran parte de los accidentes laborales son accidentes de tráfico. De esta manera la Comisión Europea

se ha planteado una estrategia comunitaria de seguridad y salud en el trabajo en la que figura una propuesta de reducir en un 25% los accidentes laborales durante el periodo 2007-2012.

En consecuencia, todas aquellas intervenciones que afecten globalmente al tráfico y a la seguridad vial van a tener una clara influencia sobre las cifras de accidentes de tráfico en el ámbito laboral, por lo que estas áreas van a convertirse sin duda en uno de los puntos de interés de los prevencionistas. Esta implicación será más patente en aquellos que trabajen directamente en el sector del transporte, pero no se limita a ellos, ya que en prácticamente todos los sectores laborales los trabajadores han de desplazarse de su hogar a su lugar de trabajo (y viceversa) o existe alguna figura dentro de la empresa cuyas labores exigen en determinadas ocasiones el uso de vehículos fuera del recinto laboral.

EL SISTEMA DE PERMISO POR PUNTOS EN ESPAÑA

Dentro del amplio abanico de medidas dirigidas a reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico, destaca la expansión internacional del llamado sistema de carné por puntos, que como es bien sabido, se implantó en julio de 2006 en nuestro país. Según este sistema, la autorización que el Estado concede a toda persona que quiera circular por las vías públicas queda supeditada al grado de confianza que la sociedad puede otorgar a dicho conductor. Por ello, el permiso de conducción lleva aparejado un crédito de puntos que va disminuyendo con la comisión de determinadas infracciones que se consideran especialmente relevantes para la seguridad vial.

Es importante señalar que la pérdida de puntos se suma a las posibles sancio-

nes ya contempladas para cada una de esas infracciones, ya que el objetivo del sistema de carné por puntos es penalizar, no la infracción concreta, sino la comisión reiterada de infracciones a las normas más básicas de la seguridad vial (a saber, la multireincidencia). Si, finalmente, el número y la gravedad de las infracciones cometidas terminan por agotar el crédito de puntos, la autorización para conducir pierde su vigencia y el conductor no podrá volver a circular hasta que la sociedad no recupere la confianza en él por las vías que el propio sistema establece para ello.

Basándose en esta filosofía común, cada país de los que han puesto en marcha el sistema de carné por puntos, lo ha adaptado a sus particularidades, diferenciándose unos de otros en aspectos tales como el crédito máximo de puntos, el número y el tipo de infracciones que restan puntos, la cantidad de puntos penalizados por cada infracción y la forma en la que los conductores pueden recuperar el crédito de puntos o el permiso de conducir. Algunos de los países que han implantado un sistema de permiso de conducir por puntos han sido los siguientes: Alemania (desde 1961), Inglaterra (desde 1982), Francia (desde 1992), Luxemburgo (desde 2002) o Italia (desde 2003), además de algunos estados de Estados Unidos.

En España, el modelo de permiso o licencia de conducción por puntos se halla regulado por la Ley 17/2005, de 19 de julio y cuenta con unos aspectos diferenciales que, como veremos, lo dotan de personalidad propia y servirán sin duda de referente para otros países.

En el modelo español, los conductores cuentan con una asignación inicial total de 12 puntos, salvo dos excepciones: a) los conductores noveles (con un permiso o una licencia de menos de 3 años de

antigüedad), y b) los conductores que, tras perder su asignación total de puntos, hayan obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducir. En estos dos casos la asignación total será de 8 puntos. La justificación para este menor crédito de puntos es clara. En el primer caso, los conductores noveles aún no han demostrado a la sociedad que son merecedores de la máxima confianza a la hora de circular con sus vehículos. En el segundo, los conductores reinsertados deben recuperar esta confianza, ya que la habían perdido por completo y la sociedad ha de ser más exigente con ellos hasta que demuestren haber modificado esa actitud tan contraria a la seguridad vial que les llevó a perder su permiso.

El crédito total de 12 puntos puede en verdad verse incrementado mediante un sistema de bonificaciones. Todo conductor que conserve el máximo de puntos durante tres años recibirá dos puntos extra y, si logra conservar estos puntos durante tres años más, alcanzará el máximo de puntos previstos en el sistema, que es de 15 puntos. Con ello se pretende que el sistema de permiso de conducir por puntos no se limite únicamente a castigar los comportamientos inadecuados, sino que también contemple la posibilidad de premiar a aquellos conductores que demuestren tener unas actitudes hacia la seguridad vial más adecuadas. Además, en estos casos también se considera que los conductores han ganado una mayor confianza, por lo que el nivel de tolerancia que la sociedad puede tener sobre su comportamiento es mayor (siempre que con el tiempo no termine por demostrar lo contrario).

Frente a ello, el crédito de puntos de los conductores se verá reducido con la comisión de determinadas infracciones graves o muy graves. Sin embargo, no todas las infracciones de ambos tipos restarán puntos, sino que únicamente se

han incluido en el sistema aquellas violaciones a la normativa de tráfico que tienen una especial relevancia para la seguridad vial (ver tabla), bien por ser causa frecuente de accidentes (como, por ejemplo, la conducción bajo los efectos del alcohol o el uso del teléfono móvil al volante), bien por su relación con una mayor gravedad de las lesiones sufridas y, por tanto, con la mortalidad en los siniestros de circulación (tales como la conducción sin el uso del cinturón de seguridad o sin el casco) (ver cuadro siguiente).

En principio, el número máximo de puntos que se pueden perder en un solo día se ha limitado a ocho (aunque como veremos más adelante hay alguna excepción). No olvidemos que lo que se pretende erradicar con el sistema de permiso de conducir por puntos es la inobservancia crónica de determinadas normas de tráfico, mientras que perder el permiso en un solo día respondería más bien a otras circunstancias del conductor mucho más puntuales. Es cierto que estas circunstancias son también, sin lugar a dudas, indeseables para la seguridad en el tráfico, pero no olvidemos que estos comportamientos ya llevan aparejada una sanción y reciben de este modo el castigo oportuno. La filosofía del permiso de conducir por puntos es otra muy distinta: la de erradicar la multireincidencia, lo que necesariamente se relaciona con la repetición en el tiempo de las infracciones.

A pesar de ello, y con la finalidad de no generar en el conductor una sensación de impunidad en el caso de que haya llegado a perder esos ocho puntos en un solo día, el modelo español sí que contempla la posibilidad de llegar a perder el permiso en el mismo día, siempre que concurran algunas de las infracciones de las consideradas más graves para la seguridad en el tráfico, tales como la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de veloci-

Infracciones que restan puntos (BOE de 20 de julio)		
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 puntos
	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 puntos
2	Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6 puntos
3	Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6 puntos
4	Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas	6 puntos
6	Sobrepasar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 kilómetros por hora dicho límite máximo	6 puntos
7	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 puntos
5	Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	4 puntos
8	Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50 por ciento o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos	4 puntos
9	Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4 puntos
10	Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación	4 puntos
11	Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía	4 puntos
12	Exceder los límites de velocidad establecidos:	
	En más de 40 km/h salvo que esté incurso en lo indicado en el apartado 6	4 puntos
	En más de 30 km/h hasta 40 km/h	3 puntos
	En más de 20 km/h hasta 30 km/h	2 puntos
13	Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, y en los semáforos con la luz roja encendida	4 puntos
14	Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida	4 puntos
15	Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4 puntos
16	Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3 puntos

17	Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4 puntos
18	Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado	4 puntos
19	No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación	4 puntos
20	No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	3 puntos
21	Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente	3 puntos
22	Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones en los términos que se determinen reglamentariamente	2 puntos
23	Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2 puntos
24	Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares	2 puntos
25	Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente	2 puntos
26	Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente	3 puntos
27	Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente	2 puntos

dad que supere el 50% del límite permitido o la conducción manifiestamente temeraria, entre otras. Los puntos que corresponda restar por la comisión de estas infracciones son independientes de los que pudieran ser restados por otras infracciones, por lo que el límite de 8 puntos por día puede ser superado en estos casos.

Respecto a la recuperación de los puntos perdidos, el modelo español establece que deberán transcurrir dos años sin infracciones de las que conllevan una pérdida de puntos para recuperar la asignación total de 12 puntos, incluidos aquellos conductores cuya asignación total era de ocho (conductores noveles y aquellos que acaben de recuperar su per-

miso). Sin embargo, si alguno de los puntos hubiera sido perdido por la comisión de alguna infracción muy grave, el plazo para obtener la asignación total será de tres años.

Finalmente, uno de los aspectos más destacados del modelo español de permiso de conducir por puntos es su doble talante, sancionador y reeducador, que no sólo persigue castigar la reincidencia, sino también educar y formar en la cultura de la seguridad vial a los conductores que hayan perdido puntos, tratando con ello de alcanzar un cambio comportamental que los haga más respetuosos con las normas de tráfico que (no lo olvidemos) persiguen garantizar el derecho a la vida, a la seguridad y a la libertad de todos los

ciudadanos. Con este objetivo, se han incluido dentro del sistema unos cursos, llamados de sensibilización y reeducación vial cuya finalidad es la recuperación parcial de los puntos o la recuperación íntegra del permiso de conducción.

De este modo, para recuperar una parte de los puntos perdidos se podrá realizar un curso de sensibilización y reeducación vial de un máximo de 15 horas de duración (Curso de Recuperación Parcial) que permitirá obtener hasta 4 puntos (siempre sin superar el máximo para ese conductor), pudiendo asistir una vez cada dos años (salvo los conductores profesionales, quienes podrán acudir una vez cada año).

Por otro lado, si un conductor llega a perder el total del crédito de puntos, para recuperar la vigencia de su permiso y, con ella, la confianza que la sociedad había depositado en él, deberán transcurrir al menos 6 meses de penalización (3 meses para los conductores profesionales) y deberá asistir con aprovechamiento a un curso de sensibilización y reeducación vial de un máximo de 30 horas de duración (Curso de Recuperación Total), debiendo además superar posteriormente las pruebas que para ello se determinen. Si, una vez recuperado el permiso, el conductor lo volviera a perder en un plazo de tres años, el nuevo tiempo de penalización sin permiso de conducir subirá a 12 meses (6 para los conductores profesionales), además de tener que volver a pasar por el Curso de Recuperación Total.

IMPLICACIONES DEL PERMISO POR PUNTOS EN EL ÁMBITO LABORAL

Tal como hemos argumentado en apartados anteriores, el sistema de permiso por puntos no es una preocupación exclusiva de aquellas empresas y profesionales que dediquen su actividad al sec-

tor del transporte, dado que prácticamente todo el mundo se desplaza a su lugar de trabajo utilizando para ello algún tipo de vehículo o, al menos, caminando (no olvidemos que los peatones también están expuestos a los riesgos del tráfico). Por ello, una reducción en el número y en la gravedad de los accidentes de tráfico en general debería repercutir en una reducción proporcional del número y de la gravedad de las bajas laborales debidas a accidentes laborales de tráfico en todo el conjunto de las actividades económicas.

Como contrapartida, la pérdida de la vigencia del permiso de conducción podría repercutir en algunos problemas de movilidad para determinadas personas que tengan una fuerte dependencia al uso del vehículo privado. Sin embargo, la experiencia en otros países no hace temer graves problemas en este sentido, ya que el número previsto de permisos de conducir que van a retirarse no es demasiado elevado y se repartirá extensamente por toda la población, por lo que es difícil que esta situación genere un problema grave en un punto localizado.

Una mayor implicación tienen, como es lógico, los profesionales del transporte. Por ello, el modelo español de permiso por puntos ha incorporado algunas particularidades para este colectivo, en reconocimiento a sus "especiales circunstancias" (Ley 17/2005, de 19 de julio) y a su especial vinculación al tráfico. Sin ánimo de entrar en debate sobre la pertinencia o no de este "trato especial", expondremos a continuación las excepciones contempladas en dicha ley para este colectivo.

En primer lugar, se define como "conductor profesional" y se hace, por tanto, beneficiario de todas las excepciones que contempla la Ley 17/2005, de 19 de julio, para este colectivo a "toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya activi-

dad 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." (Disposición adicional tercera).

En segundo lugar, tal como ya se ha comentado anteriormente, se han reducido a la mitad los plazos para poder obtener de nuevo los permisos y licencias perdidos (de seis a tres meses y de doce a seis meses, según corresponda) o para poder realizar el Curso de Recuperación Parcial (de una vez cada dos años a una vez cada año).

En este último sentido, es importante señalar que los cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales que establece la Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003 podrían llevar aparejados hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen. Además, esta recuperación de puntos será compatible con la realización del Curso de Recuperación Parcial.

Respecto a las sanciones de suspensión de la autorización para conducir derivadas de una infracción grave o muy grave, las cuales ya existían previamente al permiso por puntos y convivirán todavía con él, se permite a los conductores profesionales poder fraccionar su realización en periodos inferiores a 15 días, siempre que éstos lo soliciten y el cumplimiento íntegro de la sanción se realice en el plazo de doce meses desde la fecha de la resolución de la suspensión.

Finalmente, en relación a las infracciones que restan puntos, cabe destacar lo siguiente: a) los conductores profesionales perderán 6 puntos si circulan con una tasa de alcoholemia superior a 0,30 mg/l (0,50 mg/l para el resto de conductores) y 4 puntos si la tasa de alcoholemia se encuentra entre 0,15 y 0,30 mg/l (0,25 y 0,50 para el resto de conductores); b) el exceso en más del 50% en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso conllevará una pérdida de 6 puntos; y c) los conductores profesionales cuando presten servicio público a terceros no se considerarán responsables del incumplimiento de la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad u otros dispositivos de seguridad que se determinen reglamentariamente.

Como vemos, dadas las mayores posibilidades de pérdida del permiso de conducción por parte de este colectivo profesional (debido a la cantidad de horas que pasan al volante y a la existencia de ciertas penalizaciones específicas), se les ha querido facilitar considerablemente las posibilidades de recuperación de los puntos perdidos. También se han tenido en cuenta las mayores consecuencias sociales, familiares y económicas para este colectivo que se derivan de una situación de privación del derecho de conducción, permitiéndoles recuperar cuanto antes la vigencia del permiso y pudiendo flexibilizar en mayor medida el cumplimiento de la sanción de suspensión.

IMPLICACIONES EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES

El sistema de permiso por puntos puede implicar a los responsables de seguridad en la empresa en algunos aspectos:

En primer lugar, deberían ponerse en práctica programas para la prevención de

la pérdida del permiso de conducción y programas de prevención de los principales factores de riesgo relacionados con las infracciones de tráfico que restan puntos. No perdamos de vista que las infracciones que restan puntos están especialmente implicadas en la seguridad vial, por lo que nos hallamos ante las principales causas de accidentalidad en el tráfico y, también, en el mundo laboral. Además, con ello podríamos evitar a los trabajadores los problemas de movilidad que se derivan de una pérdida del permiso de conducción.

En este mismo sentido, podría ser interesante que los encargados de la seguridad en la empresa elaboren un plan integral de movilidad para sus trabajadores. Esta propuesta, que resulta imprescindible para afrontar de una forma integrada el problema de los accidentes laborales de tráfico, permitiría además gestionar adecuadamente las situaciones de pérdida de vigencia de los permisos de conducción de los trabajadores.

Respecto a las empresas directamente implicadas en la conducción profesional, se hacen especialmente recomendables todas las intervenciones dirigidas a mejorar la seguridad vial de sus trabajadores (y que, por tanto, les permitirán mantener

su permiso de conducción). Además, se debería formar adecuadamente a todos los conductores sobre el funcionamiento del sistema de permiso por puntos, concienciándolos de la importancia de mantener el crédito íntegro. Para ello, van a resultar de gran utilidad los propios Cursos de Recuperación Parcial de puntos contemplados en el sistema, por lo que la asistencia de estos profesionales a los cursos puede ser especialmente recomendable.

Es posible que con la implantación del Modelo Español del Permiso de Conducir por Puntos se reduzcan de una manera notable la tasa de accidentalidad y el número de víctimas de accidentes de tráfico, pero no debemos olvidar que tanto los conductores como los responsables de seguridad de las empresas y concretamente los propios empresarios tienen una gran responsabilidad en hacer funcionar este sistema.

La seguridad en la conducción dentro del ámbito laboral no disminuye la producción. Un solo accidente tiene un gran coste y si en el accidente se producen víctimas mortales, el coste es incalculable, ya que no podemos poner precio a una vida.

BIBLIOGRAFÍA

Dirección General de Tráfico (2005). Anuario estadístico de accidentes, 2005. Madrid: DGT

Dirección General de Tráfico (2006). Anuario estadístico de accidentes, 2006. Madrid: DGT

Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J.I. y Roca, J. (Coords.). (2006). *Programa de Intervención, Sensi-*

bilización y Reeducción Vial - Manual del Formador. Madrid: Dirección General de Tráfico.

Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. <http://www.who.org>

Organización Mundial de la Salud. (2004). *The world health report 2004*. <http://www.who.org>

Comisión Europea (2007). *Road Safety Intervention and Transport 2007* <http://www.ec.europa.eu/transport>