

# 144

## **El Permiso por puntos y su solución aseguradora**

Estudio realizado por: Mercè Bernués Burillo  
Tutor: Salvador José Martín García

**Tesis del Master en Dirección de Entidades  
Aseguradoras y Financieras**

Curso 2011/2012

Esta publicación ha sido posible gracias al patrocinio de  
Guy Carpenter & Cia., S.A.



Esta tesis es propiedad del autor. No está permitida la reproducción total o parcial de este documento sin mencionar su fuente. El contenido de este documento es de exclusiva responsabilidad del autor, quien declara que no ha incurrido en plagio y que la totalidad de referencias a otros autores han sido expresadas en el texto.

## Agradecimientos

La idea de realizar este trabajo surge principalmente por el interés en conocer qué soluciones ofrece el Mercado asegurador español frente al nuevo ordenamiento sancionador de tráfico regulador del permiso de conducir por puntos, así como por analizar cuán necesario sigue siendo el Seguro de Defensa de multas y retirada del carné, habiendo transcurrido desde el pasado 1 de julio, seis años desde la implantación de dicho sistema en España.

Dedico este trabajo: a mis padres, Alejandro y Mercedes, por haberme transmitido los valores que han permitido desarrollarme a lo largo de mi vida, como persona y como profesional. A mi marido, Josep Maria, por su apoyo incondicional, comprensión y paciencia durante todo este año. A mi hija, Adriana, por haber sufrido todas mis “ausencias” durante la realización del máster y la elaboración de esta tesis, sin llegar a entender por su temprana edad porqué su mamá tenía que trabajar tanto.

Quiero agradecer a ARAG, y en especial a su Director General y Consejero Delegado Marià Rigau Cañardo, por haber creído en mí, y haberme ofrecido la oportunidad de seguir creciendo profesional y personalmente dentro de la empresa. Agradecerle, a su vez, que haya pensado y me haya propuesto como alumna de este máster de reconocido prestigio en el mundo asegurador.

Mi más sincero agradecimiento a M<sup>a</sup> Anuncia Ocampo Sánchez, Jefe de Área de Estadística e Investigación de la Dirección General de Tráfico, a Oscar Llatje Hierro, Responsable en Seguridad Vial y Movilidad del Servei Català de Trànsit y a Lluís Ramón Callao, Técnico en Seguridad Vial y Movilidad del Servei Català de Trànsit, por haberme facilitado las bases de datos de sanciones de los últimos años, con las que he podido desarrollar una parte de la tesis.

Gracias a José Luis Pérez Torres, por su magnífica labor al frente del Máster de Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras y por habernos transmitido sus conocimientos y experiencias vividas a lo largo de su dilatada trayectoria profesional.

Gracias a todos los profesores que han participado en este máster, por haber hecho que conozcamos mucho más el sector del Seguro.

Y por supuesto no puedo olvidarme de todos mis compañeros, a los que muy sinceramente quiero agradecerles su amistad prestada y los buenos momentos que hemos vivido juntos.



## Resumen

Los accidentes de circulación han constituido una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas por representar un gran impacto social y económico ya que se calcula que cada año mueren en el mundo entre 1,2 y 1,5 millones de personas, y sufren algún tipo de traumatismo entre 20 y 50 millones más.

La Unión Europea a través del Libro Blanco del Transporte nos marcó el ambicioso objetivo de reducir en un 50% las víctimas mortales por accidente de tráfico para el año 2010.

Entre las medidas dirigidas a conseguir dicho objetivo, destaca la puesta en marcha del permiso de conducir por puntos, el pasado 1 de julio de 2006.

El mercado asegurador que hasta ese momento ofrecía productos de defensa de multas y de subsidio en caso de retirada del carné de conducir, tuvo que adaptar sus productos, o incluso crear de nuevos, a fin de poder dar respuesta a la nueva realidad jurídica.

## Resum

Els accidents de circulació han constituït una de les principals preocupacions de les societats modernes per representar un gran impacte social i econòmic ja que es calcula que cada any moren en el món entre 1,2 i 1,5 milions de persones, i pateixen algun tipus de traumatisme entre 20 i 50 milions més.

La Unió Europea mitjançant el Llibre Blanc del Transport ens va marcar l'ambiciós objectiu de reduir en un 50% les víctimes mortals per accident de trànsit per l'any 2010.

Entre les mesures dirigides a aconseguir aquest objectiu, destaca la posada en marxa del permís de conduir per punts, el passat 1 de juliol de 2006.

El mercat asegurador que fins aquell moment oferia productes de defensa de multes i de subsidi en cas de retirada de carnet de conduir, va haver d'adaptar els seus productes, o fins i tot crear-ne de nous, per tal de poder respondre a la nova realitat jurídica.

## Summary

Traffic accidents have been one of the main problems in modern societies because they have a big social and economic taking into account that it is calculated each year between 1,2 and 1,5 million people die in the world and between 20 and 50 million people get injured.

The EU through The White Book sought the ambitious goal to decrease a 50% the number of mortal victims due to traffic accident by 2010.

Between the measures designed to get this goal it is important to remark the Driving License by Points kick-off the 1<sup>st</sup> of July 2006.

The insurance market which till that moment had only products of fine defense and subsidiarity in case of driving license revocation, had to adapt its products, or even design new ones, in order to be able to face the new juridical reality.

# ÍNDICE

1. Presentación del problema .....	9
2. El Permiso por puntos: Concepto.....	11
2.1. ¿En qué consiste el permiso por puntos?.....	11
2.2. Infracciones que restan puntos.....	14
2.3. Consecuencias de la pérdida total de puntos.....	17
2.4. Notificación de la pérdida de puntos por la comisión de infracciones.....	17
2.5. Información del saldo de puntos.....	17
2.6. Bonificación de puntos .....	18
2.7. Los conductores noveles.....	18
2.8. Los conductores profesionales: régimen especial.....	18
2.9. Los cursos de recuperación de puntos.....	19
2.10. La campaña de comunicación del permiso por puntos.....	23
2.11. Los medios de comunicación y el permiso por puntos.....	26
3. El permiso por puntos en Europa.....	29
4. El porqué del permiso por puntos: instrumento para reducir la siniestralidad.....	33
5. Los datos sobre la siniestralidad en España.....	35
5.1 Relación entre la edad del censo de conductores españoles y la siniestralidad en España.....	47
6. Influencia del permiso por puntos en la reducción de la siniestralidad en España.....	49
7. Siniestralidad en Europa y situación de España en el contexto Europeo.....	53
8. Influencia del permiso por puntos en el comportamiento de los conductores.....	57
8.1. Relación entre la edad del censo de conductores españoles y el cumplimiento de la normativa de tráfico.....	64
9. Infracciones de tráfico y accidentes de circulación.....	65
10. El Seguro de retirada del carné en España.....	81
10.1 Análisis sobre la comercialización y cobertura del producto de retirada del carné en 22 entidades aseguradoras españolas.....	84
11. Nuevas oportunidades de venta del Seguro de retirada del carné en España.....	89
12. Conclusiones.....	91
13. Anexos.....	93
14. Bibliografía.....	123
La autora.....	125
Colección de Cuadernos de Dirección Aseguradora.....	127



# **El Permiso por puntos y su solución aseguradora**

## **1. Presentación del problema**

En el año 2003 se registraron en España 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, cifras que en ese momento parecían “aceptarse” como el alto precio que había que pagar para poder desplazarnos. Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores, no auguraban mejores resultados en el futuro.

España en comparación con Europa, presentaba en el año 2003 una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 fallecidos de la Unión Europea.

Había que poner remedio a dicha situación estableciendo, entre otras medidas, un nuevo sistema sancionador que tan buenos resultados estaba dando en nuestros países vecinos: el permiso de conducir por puntos.

Este trabajo tiene como objetivo demostrar que aun habiendo transcurrido 6 años desde la entrada en vigor del permiso de conducir por puntos, sigue existiendo un futuro asegurador en alza para los seguros de defensa de multas y retirada del carné de conducir.

Esta tesis la podemos dividir en 5 partes fundamentales: una primera dirigida a que el lector conozca desde un punto de vista académico qué es el permiso por puntos, en qué consiste y cuáles son las repercusiones de su incumplimiento. Una segunda parte donde se recoge cuál ha sido la tendencia de la siniestralidad en España, antes y después de la puesta en marcha del nuevo sistema sancionador, comparando la siniestralidad de España con la del resto de Europa. Una tercera parte que muestra la evolución de las infracciones en España y del comportamiento de los conductores, antes y después de la puesta en marcha del permiso por puntos. Una cuarta donde se muestra la relación que existe entre las infracciones que se cometen con mayor asiduidad por los conductores españoles y la siniestralidad. Por último, la parte final explica en qué consisten y qué ofrecen los seguros de retirada del carné en España, y cuáles son las principales ventajas de dichos seguros para el mercado asegurador y sus clientes.

En cuanto a la metodología utilizada, cabe destacar la normativa reguladora del permiso de conducir por puntos, así como las bases de datos de infracciones de tráfico facilitadas por la Dirección General de Tráfico y Servei Català de Trànsit, así como los estudios realizados por la Dirección General de Seguros sobre los seguros de retirada del carné de conducir en España.



## 2. El permiso por puntos: concepto

El permiso de conducción se ha definido **tradicionalmente** como la Autorización administrativa en virtud de la cual se permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas, previo el cumplimiento de determinados requisitos. En esa visión tradicional, la vigencia de esta autorización administrativa se hace depender de dos circunstancias: en primer lugar, de la existencia de una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor, y en segundo lugar, de la revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo.

El sistema que ha dado en denominarse permiso y licencia de conducción por puntos **cambia esa visión clásica** de la autorización para conducir, configurándose ahora el permiso como un título de confianza que se otorga al ciudadano para desarrollar la actividad de la conducción y mediante el cual se le concede un crédito de puntos para desarrollar dicha actividad, supeditando la vigencia de dicha autorización a que su titular no haya perdido su asignación total de puntos, por haber realizado determinadas conductas contrarias a las normas que regulan la circulación.

El modelo español del permiso por puntos se encuentran recogido, principalmente, en la LEY 17/2005, de 19 de julio (BOE n. 72 de 20 de julio de 2005), 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; y en la ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE n. 190 de 10 de agosto de 2005)

### 2.1. ¿En qué consiste el permiso por puntos?

#### CRÉDITO INICIAL DE PUNTOS

El permiso por puntos consiste, con carácter general, en asignar al titular de una autorización administrativa para conducir un crédito de **doce puntos** para poder desarrollar la actividad de la conducción, con dos excepciones:

a) Los titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años (conductores noveles), salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad, tendrán un crédito de **ocho** puntos

b) Los titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción, tendrán un crédito de **ocho** puntos.

## DETRACCIÓN DE PUNTOS

El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción **se reduce por cada sanción firme** en vía administrativa que se imponga al conductor, por la comisión de las infracciones **graves o muy graves** que de acuerdo a Ley lleven aparejada la pérdida de puntos (Anexo II de la Ley 17/2005, de 19 de julio)

La ley contempla una excepción: los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que se trate de las infracciones muy graves a las que se refieren los apartados a), b), c), d), e), f), g), y h) del artículo 65, apartado 5 de la Ley 17/2005, de 19 de julio (conducción temeraria, conducción bajo los efectos del alcohol, determinados excesos de velocidad, circulación en sentido contrario, etc.) en cuyo caso perderán el número total de puntos que corresponda.

Por tanto, no se pueden perder más de ocho puntos si son fruto de la comisión de infracciones graves (p. ejemplo: conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, utilizar el teléfono móvil, no respetar una señal de stop,.....), o de infracciones muy graves no comprendidas en esos apartados del art. 65. 5 de la Ley.

La firmeza de una sanción en vía administrativa se produce cuando transcurre el plazo de un mes a partir de la notificación de la resolución sancionadora, (en el caso de que no se presente recurso administrativo), o bien, en el momento en que se produzca la notificación de la resolución del recurso (si ha existido presentación de recurso administrativo).

Tras la firmeza de la sanción, los Organismos sancionadores, ya sea, las Jefaturas Provinciales de Tráfico, los correspondientes órganos competentes de las Comunidades Autónomas ( País Vasco y Cataluña), o los Ayuntamientos, **comunicarán aquella, por vía telemática, al Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico**. La comunicación comprenderá, entre otros, los datos relativos al hecho denunciado, la fecha de la firmeza de la sanción y el número de puntos a descontar, produciéndose en ese momento la detracción de puntos en el crédito del conductor.

La pérdida parcial de puntos no tiene ningún efecto en la actividad de la conducción diaria del titular del permiso o la licencia de conducir. Ahora bien, si pierde todos los puntos de su crédito, la Jefatura de Tráfico, en un plazo de 15 días, notificará al interesado, el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción. (art. 63 de la Ley 17/2005 de 19 de julio)

Las Unidades encargadas de la instrucción de los correspondientes expedientes sancionadores por la comisión de infracciones contrarias a la normativa de tráfico y seguridad vial, deberán ser especialmente rigurosos para que, en los casos de tramitar procedimientos que finalicen en resolución que

implique pérdida de puntos, éstos se detraigan al conductor autor de la infracción. Por lo tanto, deberán tener muy presente que para que se produzca la minoración de puntos en el crédito del conductor es necesario que se cumplan determinadas condiciones:

a) Las infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos serán únicamente **las graves y muy graves** que se concretan en el Anexo II de la Ley de Seguridad Vial.

b) Las sanciones deben ser **firmes** en vía administrativa.

c) El **número de puntos** que se detraigan como consecuencia de la comisión de infracciones debe ser el establecido en el Anexo I de la Ley.

d) La sanción debe imponerse a una **persona física**. No cabe por tanto la detracción de puntos a personas jurídicas, pues no son titulares de autorización administrativa alguna.

e) En toda notificación que se practique a lo largo del procedimiento sancionador que da lugar a la imposición de la sanción, debe **comunicarse al infractor** que, si la sanción deviene firme, llevará aparejada pérdida de puntos en su autorización para conducir, indicándose además el número de puntos que se le detraerán.

f) La infracción debe producirse **en el desarrollo de una actividad para la que es necesaria la autorización administrativa para conducir**. A título de ejemplo, no se producirá la pérdida de puntos en su autorización administrativa para conducir –aunque si la multa económica–, cuando un ciclista haya sido denunciado por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, pues no es necesario el permiso o la licencia de conducción para conducir una bicicleta.

Es importante señalar que la pérdida de puntos **no se valora** por la Dirección General de Tráfico antes de incluirse en el Registro de Conductores Infractores. La detracción y el número de puntos detraídos se realiza por la orden comunicada por la autoridad sancionadora, limitándose la Dirección General de Tráfico, (en cuanto titular del Registro) a anotar dicha orden, pero no entrará a valorar su contenido.

## 2.2 infracciones que restan puntos

El anexo II de la Ley 17/2005 recogía un total de 27 infracciones que llevaban aparejada la detracción de puntos y que se muestran en la tabla adjunta:

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

CONCEPTO	PUNTOS
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
Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
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
Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas	6
Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	4
Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 kilómetros por hora dicho límite máximo	6
El exceso en más del 50% en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50% o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos	4
Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4
Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación	4
Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía	4
Exceder los límites de velocidad establecidos: En más de 40 km/h	4
En más de 30 km/h hasta 40 km/h	3
En más de 20 km/h hasta 30 km/h	2
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
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
Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4
Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4
Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado	4
No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación	4
No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	3
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
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
Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2
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
Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente.	2
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
Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente.	2

Sin embargo, transcurridos tres años desde que entrara en vigor la Ley 17/2005, se aprobó una reforma de la misma que se materializó con la aprobación de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad, en vigor desde el 24 de mayo de 2010.

La reforma afectó al número de infracciones que llevaban aparejada la pérdida de puntos, pretendiéndose con ello, adaptar el sistema del permiso por puntos a la realidad de las circunstancias en que se produce la circulación.

Se redujo de 27 a 20 las infracciones que restan puntos, suprimiéndose una serie de infracciones (p.ej. la pérdida de puntos por parar o estacionar en el carril bus), por considerarse que en la práctica eran infracciones poco significativas. Dichas infracciones se seguirán sancionando con multa pecuniaria, pero ya no detraerán puntos. A continuación se recogen las infracciones que suponen pérdida de puntos, tras la reforma de la Ley:

## INFRACCIONES QUE RESTAN PUNTOS

1. Conducir con exceso de alcohol (valores miligramo/litro aire espirado):
  - Superior a 0,50 mg/l  
(0,30 mg/l, profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) ..... **6**
  - Superiores a 0,25 hasta 0,50 mg/l  
(0,15 hasta 0,30 mg/l profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) ... **4**
2. Conducir bajo los efectos de drogas o estupefacientes ..... **6**
3. Negativa a someterse a test de alcoholemia o drogas ..... **6**
4. Conducir de forma temeraria, en sentido contrario o participar en carreras ilegales ..... **6**
5. Conducir vehículos con mecanismos o instrumentos de inhibición de la vigilancia del tráfico o de los sistemas de detección de radar ..... **6**
6. Exceder en más del 50% los tiempos de conducción minorara en más del 50% los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre ..... **6**
7. Alterar el normal uso del tacógrafo o del limitador de velocidad ..... **6**
8. Conducir sin la clase de permiso o la licencia necesarios ..... **4**
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes u obstaculizar la circulación ..... **4**
10. No respetar la prioridad de paso las señales de stop y ceda el paso y los semáforos en rojo ... **4**
11. Realizar adelantamientos indebidos ..... **4**
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas ..... **4**
13. Efectuar un cambio de sentido en zonas prohibidas ..... **3**
14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías ..... **4**
15. No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación ..... **4**
16. No respetar la distancia de seguridad ..... **4**
17. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención ..... **3**
18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección ..... **3**
19. Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso de ese vehículo ..... **4**
20. Conducir excediendo los límites de velocidad:

Límite	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Puntos
Exceso velocidad	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	-
	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	<b>2</b>
	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	<b>4</b>
	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	<b>6</b>
	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	<b>6</b>

Por tanto las infracciones que ya no restan puntos, tras la reforma de la Ley, son las siguientes:

Infracciones que ya no detraen puntos tras la reforma de la Ley (vigente desde 24/05/2010)

CONCEPTO	PUNTOS
Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	4
Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50% o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos e interurbanos	4
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 a los peatones en los términos que se determinen reglamentariamente	2
Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2
Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente	2
Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinan reglamentariamente	2
Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía	4

Pero la reforma no sólo afectó al número de infracciones que llevaban aparejada la pérdida de puntos, sino que la modificación más sustancial afectó a la suspensión del carné de conducir, como parte de la sanción, que contemplaba nuestro ordenamiento: antes de la entrada en vigor del permiso por puntos un conductor que cometía una infracción grave, podía ser sancionado además de con una multa pecuniaria, con la suspensión o retirada temporal de su permiso de conducir entre 1 y 3 meses. Y si la infracción era muy grave, la suspensión del permiso de conducir entre 1 y 3 meses se aplicaba siempre.

Con la entrada en vigor del permiso por puntos, se mantuvo la suspensión del permiso de conducir entre 1 y 3 meses para las multas graves y muy graves. Sin embargo, transcurridos más 3 años de la puesta en marcha del nuevo sistema, la reforma de la Ley 17/2005 efectuada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, **suprime la retirada temporal del permiso de conducir en vía administrativa**, quedando la misma subsumida por el nuevo sistema de puntos. A partir de ese momento, la suspensión del carné de conducir sólo podría tener lugar por vía penal.

Ello tuvo consecuencias en el mercado asegurador, puesto que las compañías que hasta ese momento ofrecían productos de subsidio para los casos de retiradas temporales del permiso de conducir, tuvieron que reaccionar rápidamente ante este cambio legislativo, adaptando los productos que venían ofreciendo hasta el momento y creando nuevos productos acordes con las nuevas necesidades.

Por último, la reforma afectó también a la cantidad de puntos que se podían recuperar mediante la realización de un curso de recuperación parcial de puntos, ya que hasta la reforma de la Ley, tan sólo se podía recuperar hasta un máximo de 4 puntos, viéndose ampliado dicho número a 6 puntos, tras la reforma.

### 2.3. Consecuencias de la pérdida total de los puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que pierda todo el crédito de puntos que se le hubiera asignado sufrirá dos consecuencias:

- a) En primer lugar, **pierde la vigencia de la autorización administrativa para conducir.**
- b) Debe **transcurrir un determinado periodo de tiempo hasta que pueda volver a obtener una nueva autorización para conducir.** En concreto, este periodo es de **seis meses** para los conductores no profesionales, **y tres meses** para los conductores profesionales.

Transcurrido este periodo de tiempo, el conductor podrá obtener una nueva autorización administrativa para conducir, siempre que previamente haya acreditado la superación de un curso de sensibilización y reeducación vial y su posterior examen de Tráfico sobre el contenido del curso.

### 2.4. Notificación de la pérdida de puntos por la comisión de infracciones

El Jefe de Tráfico de la provincia donde tenga su domicilio el conductor, acordará, mediante resolución motivada, la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción, debiendo notificar dicha resolución al interesado.

En dicha resolución se informará de la relación de infracciones que, siendo firmes, han supuesto la detracción de puntos para el conductor, hasta producir el agotamiento de su saldo de puntos.

Asimismo se le indicarán las circunstancias más relevantes de las infracciones cometidas, así como el momento en que devinieron firmes.

Dada la importancia que la medida supone para el titular de la autorización, debe incidirse en que la tramitación del procedimiento sancionador que dará lugar a la pérdida de puntos debe cuidar, de un modo muy especial, la identificación del conductor, la veracidad de los hechos que se produjeron y la correcta notificación de todas las fases del procedimiento sancionador (notificaciones, alegaciones, pruebas, recursos,...), dejando siempre constancia de las notificaciones efectuadas.

### 2.5. Información del saldo de puntos

En la línea de facilitar al ciudadano la máxima información, la disposición adicional sexta de la Ley 17/2005 de 19 de julio, dispone que *“cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente a los sancionados cuál es el número de puntos que se le quitan y la forma expresa de conocer su saldo de puntos”*.

Asimismo, para garantizar la información a los ciudadanos se dispone que *“la Administración adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de permisos y licencias de conducción el acceso a su saldo de puntos”*. En este sentido, la Dirección General de tráfico ha habilitado una página web ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)) a través de la cual, el ciudadano puede conocer de una forma segura y sencilla su saldo de puntos de las siguientes formas:

- Acceso sin certificado digital o sin DNI electrónico: Se requiere introducir la fecha de expedición del permiso o licencia para conducir nº de DNI: acceso al saldo de puntos.
- Acceso con certificado digital o con DNI electrónico: acceso a las sanciones que han implicado pérdida de puntos.

## 2.6. Bonificación de puntos

La ley prevé un mecanismo de bonificación para aquellos conductores que no cometan infracciones. En concreto, se dispone que quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados (con sanciones que comporten la detracción de puntos) desde la entrada en vigor del sistema por puntos, recibirán como bonificación **dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes**, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

Según la Dirección General de Tráfico, 18 millones de conductores han visto ampliado su crédito a quince puntos desde el pasado 1 de julio de 2012, por su correcto comportamiento en la conducción.

## 2.7. Los conductores noveles

Son considerados conductores noveles aquellos titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción con aquella antigüedad.

A este tipo de conductores la Ley les asigna un crédito de 8 puntos.

Ahora bien, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme por infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos.

## 2.8. Conductores profesionales: régimen especial

La Ley 17/2005, de 19 de julio, tiene en cuenta la especial situación de aquellos trabajadores para quienes la conducción de vehículos de transporte de mercancías o viajeros resulta su medio de vida. La ley tiene en cuenta que su implantación del sistema del permiso por puntos, puede llevar aparejada una consecuencia añadida: la imposibilidad de desarrollar su trabajo.

A la vista de esta situación, la Ley establece un régimen especial para estos conductores, a los que la disposición adicional tercera de la Ley define de la

siguiente manera: *“se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas”. Y se añade que la condición de profesional “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”.*

Los conductores profesionales por el hecho de serlo, no tiene un mayor crédito de puntos, si bien ellos solicitaron disponer de más puntos puesto que podían infringir más. Es cierto que la pérdida del permiso les resulta más gravosa, por lo que había que buscar alguna forma para paliar sus efectos a quien vive de la conducción. Por ello, se acordó reducir a la mitad el plazo en el que no podrían conducir, y facilitar la recuperación de puntos para evitar llegar a la pérdida del permiso.

Así, en lo que respecta a la pérdida de vigencia del permiso de conducir, cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, el plazo que debe transcurrir hasta poder obtener una nueva licencia es de **tres meses**, frente a los seis meses de aplicación general

Y en el caso de que durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización, el conductor volviera a perder de nuevo la totalidad de los puntos, no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción, hasta transcurridos **seis meses**, frente a los doce meses de carácter general.

Otra de las ventajas es que los conductores profesionales pueden realizar el curso de sensibilización y reeducación vial para recuperar 6 puntos, con una **frecuencia anual**, frente a la frecuencia bianual para el resto de conductores.

## **2.9. Los cursos de recuperación de puntos**

Dentro del ámbito legislativo del Permiso por Puntos se enmarca la ORDEN INT/2596/2005, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. En el ámbito administrativo, a través de estos cursos, los conductores pueden recuperar la vigencia de su permiso o licencia tras la pérdida total de su crédito de puntos, o bien recuperar parcialmente sus puntos para no llegar a su pérdida definitiva.

Dichos cursos son uno de los aspectos más destacados del modelo español del Permiso por Puntos, dado que se introduce por primera vez la dimensión sensibilizadora y reeducadora. El objetivo de los cursos es “Sensibilizar sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales derivadas de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos, así como reeducar los

comportamientos y actitudes de los participantes desde la reflexión y desde una perspectiva de mejora de la convivencia y respeto en el ámbito del tráfico”.

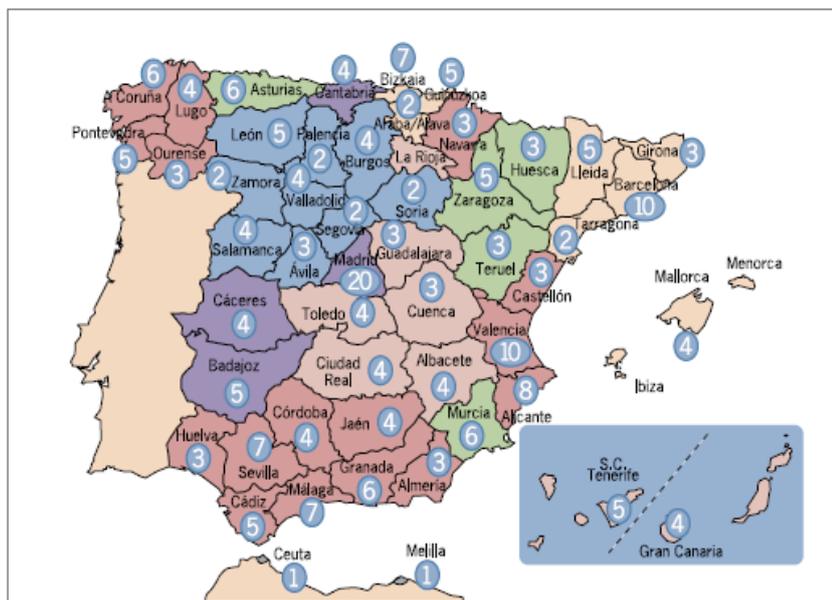
Lo que se pretende en definitiva es que el infractor adopte conductas más seguras al volante y evitar la reincidencia.

Para lograr este objetivo, el contenido de los cursos se dirige casi por completo a cuestiones relacionadas con la seguridad vial, sin centrarse en aspectos normativos. Por ello, aparte de los profesores de formación vial, para conseguir la sensibilización y el cambio de actitudes, en los cursos también intervienen víctimas de accidentes de tráfico y psicólogos formados especialmente para tomar parte en el programa reeducador.

Desde la puesta en marcha del permiso por puntos (1 de julio de 2006), se procedió a la apertura progresiva de los 200 centros que actualmente imparten dichos cursos, logrando que el 88% de los conductores que tuvieran que acudir a uno de estos cursos no tuvieran que desplazarse más de 30 kilómetros desde su domicilio.

La Dirección General de Tráfico controla e inspecciona los cursos de sensibilización y reeducación, así como a los centros que los imparten, para comprobar en todo momento que se cumple con lo estipulado en la Ley y con los objetivos para los que se creó.

Número de centros que imparten cursos de recuperación de puntos



## LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS: RECUPERACIÓN PARCIAL Y RECUPERACIÓN TOTAL

Como ya se ha mencionado en el apartado anterior, la Ley que regula el permiso y la licencia de conducir por puntos establece dos clases de cursos: aquellos que pueden realizar los titulares de permisos y licencias de conducir para la recuperación de parte de los puntos perdidos y los que deben realizar

quienes hayan perdido la totalidad de los puntos asignados y pretendan obtener de nuevo la autorización para conducir.

### **Pérdida parcial de puntos**

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

a) **Realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial** Este curso solo podrá realizarse por una vez cada dos años, en el caso de conductores no profesionales, y una vez al año para los conductores profesionales.

El número de puntos que se pueden recuperar con estos cursos es de un máximo de **seis**.

Los cursos de recuperación parcial de puntos tienen una duración de 12 horas, distribuidas en dos partes, una común de 7 horas de duración destinada a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial y 1 hora de reflexión y debate en grupo. La parte específica (4 horas) es individualizada para cada conductor, de modo que se incide sobre las áreas temáticas en las que el conductor presenta mayores carencias.

Realizado y superado el curso, el Centro expedirá al interesado un certificado acreditativo de su realización con aprovechamiento y lo comunicará telemáticamente a la Dirección General de Tráfico, quien de forma automática procede a la devolverle los puntos perdidos al conductor (hasta un máximo de 6 puntos)

b) **Por el transcurso del tiempo sin cometer infracciones.** La ley dispone que transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de doce puntos. No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

### **Pérdida total de los puntos**

La pérdida total del crédito de puntos supone la pérdida de la autorización administrativa que habilita para conducir. Por ello, no cabe la recuperación de los puntos por la vía de la recuperación parcial, sino que es necesario obtener un nuevo permiso o licencia de conducción.

Para obtener esta nueva autorización es necesario cumplir con dos exigencias:

a) **Realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial.**

Los cursos de recuperación total de puntos tienen una duración de 24 horas lectivas distribuidas en un parte común y otra específica. En la parte común se aborda una formación general sobre materias relacionadas con la seguridad vial (14 horas), y se ponen en práctica dinámicas de grupo dedicadas a reflexionar sobre los objetivos del curso (2 horas). La parte específica, como en los cursos de recuperación parcial de puntos, también es individualizada y está orientada a las áreas en las que el conductor presenta mayores carencias (8 horas)

Superado el curso, el Centro expedirá una certificación donde se indicará que se ha realizado el mismo con aprovechamiento y lo comunicará telemáticamente a la Dirección General de Tráfico.

b) En segundo lugar, será preciso **realizar y superar una prueba teórica en la Jefatura de Tráfico** que versará sobre las materias impartidas en el curso, y cuyo objeto estriba en acreditar que el conductor ha asumido el contenido del curso. Por esta razón, la prueba no tiene relación alguna con las pruebas de conocimientos exigidas para la obtención de los permisos o licencias de conducción. Y por esta misma razón, no se exige tampoco la realización de pruebas prácticas de conducción.

Los conductores que no superen la prueba en la primera convocatoria pueden presentarse nuevamente hasta un máximo de dos ocasiones, debiendo realizar previamente en cada una de ellas un ciclo formativo de cuatro horas de duración en el Centro donde realizaron el curso.

Es importante señalar que la Ley obliga también a realizar dicho curso de recuperación del permiso (curso de 24 horas), al titular de un permiso o licencia de conducción que haya sido **condenado, por sentencia firme, por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir**. La realización y superación de dicho curso se convierte para dichas personas en un requisito para poder volver a conducir.

Ahora bien, si la pena de privación del permiso de conducir es superior a dos años, el titular de un permiso o licencia de conducción, además de realizar y superar con aprovechamiento dicho curso, deberá superar las pruebas reglamentarias en Tráfico. Así, tras la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, el artículo 47 de este Código establece que: "Cuando la pena impuesta lo fuera por un tiempo superior a dos años comportara la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción", en cuyo caso para obtener una nueva autorización para conducir, deberá superar el curso de recuperación total y la correspondiente prueba en Jefatura, del mismo modo que quienes han perdido la vigencia por agotamiento del saldo.

## Los contenidos de los cursos

Para que los cursos de recuperación de puntos cumplieran la labor reeducativa para los que fueron creados, los contenidos a impartir tenían que abordar determinados temas imprescindibles en la seguridad vial, tales como:

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

## El coste de los cursos

El coste de los cursos correrá a cargo del interesado. En la actualidad, el precio de los cursos de recuperación parcial es de 221 euros (incluido el IVA), y de 376,77 euros (incluido el IVA) en el caso de cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción.

## 2.10. La campaña de comunicación del permiso por puntos

La Campaña de comunicación del permiso por puntos es, posiblemente, la campaña más ambiciosa y más educativa que ha realizado la Dirección General de Tráfico y la que mejores resultados ha dado.

La campaña de comunicación del permiso por puntos, presentada por el Ministro del Interior, José Antonio Alonso, se desarrolló en tres fases, entre enero y junio de 2006.

### Fase I de Receptividad (enero-febrero 2006)

El objetivo propuesto para esta primera fase era el de explicar las razones y los objetivos del permiso por puntos y generar un interés sobre la nueva licencia.

Para ello, se llevaron a cabo diferentes acciones entre las que destacó la emisión en las principales emisoras de radio de cuñas informativas sobre la puesta en marcha del nuevo sistema, en la que se iba explicando a la sociedad española la necesidad de establecer un permiso de conducción por puntos, similar al que tenían otros países europeos, con el objetivo de otorgar mayor

responsabilidad a los conductores en su conducción, haciéndoles garantes del crédito que la sociedad les daba.

La revista “Tráfico y Seguridad Vial” que edita la Dirección General de Tráfico comenzó a publicar informes y reportajes sobre el nuevo permiso, incluso incluyó desde principios del año 2006 una sección especial dedicada exclusivamente al permiso por puntos.

En esta primera fase también se dieron a conocer los centros en los que se iban a impartir los cursos de recuperación parcial y total de puntos, se formó a los futuros profesores (400) que impartirían dichos cursos y se realizaron las unidades didácticas, el manual para el alumno y el DVD interactivo que entregarían a los conductores que han perdido su crédito inicial de 12 puntos.

### **Fase II de Comunicación (marzo-12 de mayo)**

El objetivo de este periodo fue explicar cómo funcionaba el sistema en sus diversos aspectos. Para ello, se realizaron inserciones de anuncios en prensa y publirreportajes para televisión. La colaboración de los medios de comunicación fue muy positiva, lo que tuvo su reflejo en las numerosas piezas y artículos que realizaron sobre el tema y las entrevistas que concedieron los responsables de la DGT (Director General, Subdirectores de normativa y Jefes Provinciales) para explicar el nuevo permiso.

Se puso a disposición de los ciudadanos una línea telefónica gratuita para atender las consultas relacionadas con la puesta en marcha y funcionamiento del sistema de permiso por puntos, al tiempo que se distribuyeron carteles, folletos y material divulgativo en diferentes puntos con presencia ciudadana, tanto públicos como privados.

También se informó a la ciudadanía de cuál era el sistema de consulta del saldo de puntos. Los conductores podrían conocer por Internet, a través de la web de la DGT, los puntos que tienen, simplemente con el Documento Nacional de Identidad y la fecha de expedición del permiso de conducir.

Se envió por correo postal un folleto informativo con el slogan “Lo único que cambia es que hay más seguridad” con carta de presentación del Ministro del Interior a todos los hogares con conductores españoles (14 millones). Dicho folleto explicaba en qué consistía el permiso por puntos, a quien afectaba la Ley, qué infracciones detraían puntos, que es lo que ocurría si se perdían, cómo se recuperaban, etc.... Es decir, se recogía toda la información necesaria para que el 1 de julio los conductores conocieran el cambio normativo que se iba a producir.

La revista “Tráfico y Seguridad Vial” editó también un cuadernillo especial con toda la información sobre el nuevo permiso. Se editó material audiovisual destinado a los Jefes Provinciales de Tráfico y se elaboró un programa de conferencias a desarrollar en cada una de las provincias para explicar la puesta en marcha del nuevo sistema.

### **Fase III de Predisposición (15 de mayo-8 de julio)**

El objetivo en esta última fase fue el de informar a los ciudadanos del porqué de dicha medida y su funcionamiento ante su inminente puesta en marcha, crear confianza en dicho sistema para consolidar el cambio de tendencia de la siniestralidad vial en nuestro país e incorporar la cultura de la seguridad vial en los comportamientos de todos los conductores.

Por este motivo, la Dirección General de Tráfico, a un mes de la entrada en vigor de la Ley, realizó un mayor esfuerzo divulgativo. El slogan elegido “Con el permiso por puntos vamos a conducir mejor” trató de transmitir a la sociedad la idea de que a partir del 1 de julio, fecha en la que entraba en vigor la Ley, la implicación de todos los conductores realizando una conducción adecuada a las normas de circulación era imprescindible para notar la diferencia entre el antes y el después de la puesta en marcha del sistema del permiso de conducir por puntos.

La campaña tuvo tres mensajes básicos: la necesidad e implicación de todos los conductores: “Cada vez que conduzcas con responsabilidad, harás posible la diferencia”, informar de las consecuencias para el que no cumpla las normas: “Perderán todos sus puntos y por lo tanto perderán el permiso de conducir” y el beneficio social que dicho sistema supondría para la sociedad: “que todos circulemos más seguros”.

Se emitió un spot de sensibilización en cinco cadenas de televisión de ámbito nacional y autonómico, se realizaron más de 250 inserciones informativas en diarios nacionales, regionales, deportivos y gratuitos, se encartaron más de 1,4 millones de un suplemento de 8 páginas en revistas especializadas en motor y de asociaciones de automovilistas y se publicaron diferentes anuncios en dichas revistas especializadas.

Además se editó un video divulgativo, en el que a lo largo de 14 minutos se explicaban los pormenores del sistema y se aclaraban las dudas que pudieran existir. El video se elaboró con una concepción didáctica e informativa, teniendo en cuenta la complejidad que suponía la puesta en funcionamiento de dicha medida. El video estaba estructurado en seis bloques de contenidos para que pudiera ser utilizado en distintas circunstancias. El audiovisual se distribuyó a los medios de comunicación, Jefaturas Provinciales de Tráfico, asociaciones, autoescuelas y entidades integradas en el Consejo Superior de Seguridad Vial, entre otros.

Como refuerzo a las cuñas informativas, se puso en marcha en todas las cadenas de ámbito nacional un concurso patrocinado por diferentes asociaciones y clubes de automovilismo, en el que se premió a los participantes que hubieran contestado correctamente a 15 preguntas relacionadas con el permiso por puntos, con cursos de conducción segura y revisiones de diagnóstico de vehículos en los concesionarios oficiales de distintas marcas de vehículos.

También se difundió la campaña en los principales portales de ámbito nacional y en los grupos editoriales de mayor cobertura. Se llegaron a realizar más de 27 millones de impresiones desde el 10 de junio al 16 de julio.

Por su parte, las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico distribuyeron folletos y carteles a todas las entidades relacionadas con la seguridad vial y su ámbito.

Además de todas estas acciones recogidas en las diferentes fases antes mencionadas, la Dirección General de Tráfico creó una página web: [www.permisoporpuntos.es](http://www.permisoporpuntos.es), que se convirtió en punto de referencia donde los conductores acudían para resolver sus dudas relativas al permiso por puntos.

## **2.11. Los medios de comunicación y el permiso por puntos**

Expectación, es quizás la palabra que mejor defina la postura de los medios de comunicación ante la puesta en marcha de la Ley del permiso por puntos. Desde meses antes a la entrada en vigor de la Ley, ya eran numerosos los periódicos, televisiones, revistas y radios donde se hablaba del permiso por puntos. Todo lo que tuviera que ver con el permiso por puntos interesaba: formato definitivo que adoptaría, crédito de puntos con los que los conductores partirían, cursos de recuperación, infracciones que detrarían puntos... fueron portadas, especiales de revistas y periódicos o monográficos en televisión.

Ante tal expectación la DGT llevo a cabo una importante campaña de comunicación. El éxito de la misma requería de un apoyo y complicidad de los medios, al ser ellos mismos los canales a través de los cuales los ciudadanos iban a conocer los nuevos cambios que se iban a producir.

Desde inicios del 2006, momento en el que se puso en marcha la campaña de comunicación, la asistencia de los medios a las ruedas de prensa en la que se abordaba alguno de los puntos sobre los que versaría la nueva Ley y su posterior reflejo en informaciones era masiva.

Periódicos de temática general (El País, El Mundo, ABC, La Razón, La Vanguardia, El Periódico...), económicos (Expansión, Cinco Días, La Gaceta de los Negocios), de ámbito nacional, regional o local, revistas especializadas (Autobild, Motor 16, Autopistas, Motociclismo, Solo Moto...), generales (Tiempo, Época, Interviú, Cambio 16, El Siglo) sectoriales (Carreteras, Infotransit, Aragón Motor, Auto caravanas), magazines (XL Semanal, el Dominical) y por supuesto la revista que edita la DGT "Tráfico y Seguridad Vial" publicaron monográficos sobre el nuevo permiso. Las páginas de Opinión o las Cartas al Director fueron secciones en las que el permiso por puntos aparecía desde otra perspectiva, distinta a la meramente informativa, pero igual de interesante, ya que muchas de las plumas que escribieron en su momento eran prescriptores de opinión, con bastante influencia, o meros ciudadanos, en el caso de las Cartas al Director, en las que se podía entrever, relativamente, la opinión que generaba el permiso en la sociedad.

Por su parte, las radios y las televisiones también abordaron la entrada de la nueva Ley con firmeza. Además de tener una amplia repercusión en informativos, algunas televisiones crearon micro espacios donde se iba explicando a los conductores todas las novedades que implicaba la puesta en marcha del permiso por puntos. Los programas de debate, los programas matinales y semanales también se hicieron eco del nuevo permiso de conducir.

Las tertulias de radio y televisión abordaron la puesta en marcha del permiso por puntos en numerosas ocasiones. Los defensores y detractores del mismo fueron exponiendo sus posturas generando un debate interesante.

Las informaciones, los debates y los artículos de opinión convivieron durante un tiempo con las entrevistas que los periodistas de los medios realizaron al Director General de Tráfico, a los Subdirectores del Organismo y a los Jefes Provinciales para explicar el funcionamiento del nuevo permiso.

Pese a que la entrada en vigor de la Ley fue el 1 de julio de 2006, el permiso por puntos continuó y sigue generando páginas de información en los periódicos y revistas, y noticias en las radios y las televisiones.



### 3. El permiso por puntos en Europa

Analizando los diferentes países que cuentan con un sistema de puntos, se observa que existen países que al igual que España aplican la deducción de puntos según las infracciones cometidas, partiendo de un saldo inicial (por ejemplo Francia, Italia, Luxemburgo, Letonia y Bulgaria), mientras que otros países han adoptado el sistema inverso: el conductor parte de un saldo inicial de cero puntos y va acumulándolos a medida que comete las infracciones hasta alcanzar un límite (por ejemplo Dinamarca, Alemania, Grecia, Irlanda).

Italia y España se distinguen del resto, por su sistema de bonus. En Italia un conductor que no cometa ninguna infracción en un periodo de dos años verá incrementado su saldo en 2 puntos hasta alcanzar un número máximo de 30.

Un número creciente de países europeos han introducido el sistema de permiso por puntos. Aunque los procedimientos varían de un país a otro, el objetivo es el mismo en todos ellos: alentar a los conductores a respetar más las reglas de circulación para mejorar la seguridad vial en la carretera.

Tras Dinamarca (1 de septiembre de 2005), España ha sido el último país en sumarse, el 1 de julio de 2006, a la lista de países europeos que han adoptado el permiso de conducir por puntos.

Alemania fue el pionero al aplicar este dispositivo en 1974, seguido de Reino Unido (1982), Grecia (1983), Francia (1992), Polonia (1993) y Croacia (1996). Otros Estados también lo han ido adoptando recientemente: Bulgaria (2000), Irlanda (2001), Luxemburgo (2002), Italia (2003), Letonia (2004) y Dinamarca (2005). Hay que resaltar en esta lista la ausencia de algunos Estados históricos de la Unión Europea como Bélgica, Países Bajos o Suecia.

El número total de puntos que como máximo se pueden perder o acumular varía considerablemente según el país:

- 7 en Croacia
- 12 en Francia, Irlanda y Reino Unido
- 18 en Alemania
- 20 en Italia
- 39 en Bulgaria, etc.

#### **DERECHO COMPARADO**

##### **ALEMANIA**

En el sistema alemán las sanciones acumulan puntos, no restan puntos. No se da por tanto la minoración progresiva, sino que la acumulación de puntos dará lugar a la pérdida del permiso de conducción. El permiso se pierde cuando el conductor suma un total de 18 puntos. Acumulado un cierto número de puntos, la Kraftfahrt-Bundesamt (Dirección Federal de Tráfico) comunica a las

autoridades de tráfico locales competentes dicha acumulación, las cuales adoptan diferentes medidas en función de los puntos de penalización que haya acumulado el conductor:

- De 8 a 13 puntos se envía una amonestación y se propone la asistencia voluntaria a un seminario de formación.
- De 14 a 17 puntos la asistencia al seminario de formación es obligatoria. Si el conductor sancionado ha asistido ya a dicho seminario en los últimos cinco años se envía también una amonestación. La asistencia voluntaria a la consulta de un psicólogo especializado en materia de tráfico constituye una rebaja de 2 puntos.
- Más de 18 puntos, se inhabilita al conductor para la conducción de vehículos, siendo retirado el permiso de conducir.

La anulación de los puntos tendrá lugar si durante los periodos indicados no se cometiese ninguna infracción:

- El periodo será de dos años si se trata de una infracción leve.
- El periodo será de cinco años si se trata de una infracción grave, pero sin ninguna relación con drogas o alcohol.
- El periodo será de diez años en caso de infracciones relacionadas con drogas o alcohol.

## **FRANCIA**

Es el modelo en el que básicamente se ha fijado la Administración española para implantarlo en España. Fue instaurado por Ley de 10 de julio de 1989, entrando en vigor el 1 de julio de 1992. Se basa en la pérdida progresiva de puntos cuando se cometen infracciones. Jamás se puede perder el crédito inicial de puntos de una sola vez.

Al igual que en España, los conductores tienen 12 puntos (los noveles sólo 6, en lugar de 8 como los españoles)

Al agotarse el saldo de puntos, el conductor se queda sin carné de conducir, y debe esperar 6 meses para someterse a un test psicotécnico y a un examen teórico.

No cometer infracciones en tres años, o realizar voluntariamente un curso de reciclaje, ayuda a recuperar puntos.

La aplicación rigurosa de la Ley a principios del año 2000 dio lugar a una reducción de cerca del 20% en los accidentes con víctimas.

## **ITALIA**

El sistema italiano, implantado en el año 2003, se basa en el sistema francés y por lo tanto mantiene muchas de sus características, aunque el número de puntos necesario para la pérdida del permiso es de 20.

Se aplica un sistema de bonus que permite incrementar el saldo si no hay sanciones hasta 30 puntos.

**La sanción progresiva** es una característica que diferencia el sistema italiano del nuestro: las multas económicas varían según el número de puntos que tengan los infractores, de modo que cuanto menos puntos tienen, se entiende que son reincidentes y por tanto, las multas pecuniarias son superiores.

## **LUXEMBURGO**

Implantado en el año 2002: distingue la pérdida de puntos en función de tratarse de delitos contra la seguridad vial (4 a 6 puntos, ej.: determinadas alcoholemias), sanciones administrativas graves (2 puntos, ej.: no obedecer las señales de un agente o pequeños excesos de velocidad) o sanciones relativas a la seguridad de los pasajeros (1 punto, ej.: circular sin casco).

En el caso que se pierdan todos los puntos se ha de realizar un curso de sensibilización de cinco días de duración en el centro de formación de conductores de Colmar-Berga, para concienciar a los participantes de los peligros de la circulación.

## **REINO UNIDO**

El sistema del permiso por puntos se implanta en el Reino Unido en 1982. Al contrario que en España, los puntos no se restan sino que se suman. A cada infracción se le asigna un número de puntos y un conductor que acumule 12 o más puntos será inhabilitado, normalmente, por seis meses. Ahora bien, las sanciones muy graves como por ejemplo, la conducción bajo los efectos del alcohol se castigan con la retirada inmediata del permiso de conducir durante un año.

Las infracciones leves, como por ejemplo, los estacionamientos indebidos, sólo se castigan económicamente y no afectan al permiso por puntos.

Al igual que en España, existen cursos de reciclaje, pero sólo para aquellos que hayan perdido el carnet de conducir por haber acumulado 12 puntos o más, y también se les exige pasar un examen.

## **LOS CONDUCTORES NOVELES EN EUROPA**

Al igual que en Francia, que establece un periodo de prueba durante el cual el novel dispone de 6 puntos, otros países han establecido un sistema específico los conductores noveles. Este es por ejemplo el caso de Italia: por la misma infracción el joven conductor pierde el doble de puntos que un conductor más

experimentado. Lo mismo sucede en Dinamarca, donde el novel corre el peligro de que se le aplique una suspensión del permiso si es sancionado con 2 puntos en un plazo de tres años, frente a 3 puntos para otros conductores.

En el Reino Unido se establece que aquellos conductores noveles que acumulen 6 o más puntos durante los dos años siguientes a la obtención del permiso verán revocada su licencia.

## 4. El porqué del permiso por puntos: instrumento para reducir la siniestralidad

Los accidentes de tráfico constituyen un problema de gran impacto social, y económico, siendo responsables cada año de entre 1,2 y 1,5 millones de fallecimientos y de entre 20 y 50 millones de heridos en todo el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2004).

En Europa los accidentes de circulación se convierten en la primera causa de muerte entre los jóvenes.

Sólo en España, entre los años 2001 y 2005, alrededor de 23.000 personas perdieron la vida y más de 700.000 resultaron heridas en accidentes de circulación, según datos de la Dirección General de Tráfico.

Además del enorme coste humano, la siniestralidad en el tráfico representa una enorme carga para las economías nacionales, habiéndose calculado que el coste de los traumatismos causados por los accidentes representa en los países desarrollados, aproximadamente un 2% del Producto Nacional Bruto (OMS 2004). En Europa dicho coste se sitúa en unos 160.000 millones de euros (OMS 2004), y en España supone unos 16.000 millones de euros cada año (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca 2006)

La magnitud de estas cifras hace que los accidentes de tráfico se dejen de ver como un coste inevitable del progreso para pasar a considerar que son evitables.

Las causas que motivan los accidentes de tráfico son variadas y difíciles de establecer de modo absoluto, puesto que puede incidir más de una causa en su producción. De modo general se puede decir que están relacionados cuatro factores claves que no actúan por separado, sino conectados en diversa proporción en cada accidente y que son:

- *Las personas o factor humano.* Presente en 75-96% de los accidentes.
- *El lugar.* Representa del 7 al 12% de los accidentes, aumentando al 28% si se consideran condiciones adversas meteorológicas.
- *El tiempo.* Afecta al 2% de los accidentes, refiriéndose, por una parte al meteorológico (como la niebla o la lluvia) y, por otra, al cronológico (como festivos o fines de semana).
- *El vehículo.* Se le achacan del 1'5 al 8% de los accidentes.

**Entre las medidas preventivas centradas en el elemento o factor humano en el tráfico, se encuentra el sistema de permiso y licencia de conducción por puntos.**



## 5. Los datos sobre la siniestralidad en España

Antes de hablar de la siniestralidad en España, es interesante conocer cuál ha sido la evolución del censo de conductores, puesto que aun habiendo aumentado en el 2010 el censo de conductores en un 20% respecto al año 2001, la siniestralidad ha tenido una tendencia a la baja, como podrá observarse más adelante.

### Número de titulares de permisos de conducción

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
21.548.439	21.967.507	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	0%	15%	20%

fuelle: DGT

En el año 2010 el censo de conductores se situó en los 25.799.005.

Respecto al 2001, el censo de conductores en España ha aumentado en el 2010 en un 20%, en un 15% si lo comparamos con el año 2003 y en un 0% si lo comparamos con el año 2009.

Antes de mostrar datos estadísticos de la evolución de la siniestralidad en España, cabe señalar que con el fin de poder realizar comparativas a nivel internacional, se ha adoptado

la definición de “muerto” a 30 días: “persona que, como consecuencia de un accidente de circulación, fallece en el acto o dentro de los 30 días siguientes”.

Las siguientes tablas y gráficos muestran la evolución de la siniestralidad en España:

### Número de muertos total

AÑOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
1986	342	309	416	350	416	455	554	636	468	479	502	492	5.419
1987	415	314	369	427	469	450	627	738	515	542	462	530	5.858
1988	437	402	475	449	503	462	596	719	596	608	495	606	6.348
1989	487	430	535	511	564	630	754	861	646	592	587	591	7.188
1990	509	478	559	491	459	554	667	773	638	615	585	620	6.948
1991	487	433	464	446	580	579	680	822	637	523	556	590	6.797
1992	453	460	478	495	502	438	540	661	497	480	487	523	6.014
* 1993	519	424	509	528	511	521	650	660	552	538	442	524	6.378
* 1994	492	341	437	402	417	431	591	621	504	460	403	516	5.615
* 1995	435	359	459	503	438	455	610	574	547	438	449	484	5.751
* 1996	357	409	411	423	439	499	520	548	486	485	433	473	5.483
* 1997	413	352	480	430	447	445	569	639	480	442	439	468	5.604
* 1998	414	410	458	391	503	523	545	636	522	531	500	524	5.957
* 1999	435	393	430	444	467	425	561	570	531	525	485	472	5.738
* 2000	462	394	440	455	450	468	623	544	491	502	457	490	5.776
* 2001	403	413	418	422	442	487	525	576	453	432	459	487	5.517
* 2002	472	377	429	360	406	471	505	558	437	448	435	449	5.347
* 2003	407	380	398	410	395	490	524	595	444	435	453	468	5.399
* 2004	373	335	361	388	400	428	459	459	364	455	345	374	4.741
* 2005	344	341	365	340	372	402	443	414	363	372	324	362	4.442
* 2006	375	282	339	368	367	352	380	331	350	317	319	324	4.104
* 2007	286	264	351	303	324	313	385	363	361	337	239	297	3.823
* 2008	265	235	241	247	265	261	311	302	229	268	241	235	3.100
* 2009	222	208	233	201	237	244	259	274	205	223	193	215	2.714
* 2010	197	148	174	172	211	202	251	258	221	242	206	196	2.478

\* El cómputo de muertos se realiza a 30 días a partir de 1993 inclusive.

fuelle: DGT

En los últimos años, se ha experimentado un descenso sustancial en la cifra de fallecidos.

Victimas mortales por meses											2010/2009	2010/2009	2010/2003	2010/2001
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	(Diferencias)	(Diferencias %)	(Diferencias %)	(Diferencias %)
Enero	403	472	407	373	344	375	286	265	222	197	-25	-11%	-52%	-51%
Febrero	413	377	380	335	341	282	264	235	208	148	-60	-29%	-61%	-64%
Marzo	418	429	398	361	365	339	351	241	233	174	-59	-25%	-56%	-58%
Abril	422	360	410	388	340	368	303	247	201	172	-29	-14%	-58%	-59%
Mayo	442	406	395	400	372	367	324	265	237	211	-26	-11%	-47%	-52%
Junio	487	471	490	428	402	352	313	261	244	202	-42	-17%	-59%	-59%
Julio	525	505	524	459	443	380	385	311	259	251	-8	-3%	-52%	-52%
Agosto	576	558	595	459	414	331	363	302	274	258	-16	-6%	-57%	-55%
Septiembre	453	437	444	364	363	350	361	229	205	221	16	8%	-50%	-51%
Octubre	432	448	435	455	372	317	337	268	223	242	19	9%	-44%	-44%
Noviembre	459	435	453	345	324	319	239	241	193	206	13	7%	-55%	-55%
Diciembre	487	449	468	374	362	324	297	235	215	196	-19	-9%	-58%	-60%
<b>Total anual</b>	<b>5.517</b>	<b>5.347</b>	<b>5.399</b>	<b>4.741</b>	<b>4.442</b>	<b>4.104</b>	<b>3.823</b>	<b>3.100</b>	<b>2.714</b>	<b>2.478</b>	<b>-236</b>	<b>-9%</b>	<b>-54%</b>	<b>-55%</b>

fuente: DGT

Según los meses del año, en todos los meses han descendido las cifras de fallecidos, excepto en julio y agosto, meses en los que hay un mayor número de desplazamientos, al coincidir con el periodo vacacional. Los mínimos se registran en los meses de febrero y noviembre.

Se debe tener en cuenta que los meses de marzo y abril no son enteramente comparables, ya que incluyen la Semana Santa.

#### Número de muertos en carretera

AÑOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
1986	282	244	357	271	340	368	466	536	383	381	410	393	4.431
1987	358	254	287	347	385	370	541	647	432	439	383	430	4.873
1988	341	318	391	365	410	405	501	621	485	493	407	487	5.224
1989	396	357	431	417	455	500	646	732	541	490	485	490	5.940
1990	404	381	458	407	355	463	562	669	529	493	495	520	5.736
1991	396	360	382	363	476	487	570	706	528	432	455	495	5.650
1992	370	388	403	416	432	362	450	594	406	393	387	435	5.036
* 1993	426	320	415	439	407	435	551	564	460	444	343	432	5.236
* 1994	397	273	350	314	335	341	486	532	404	356	311	415	4.514
* 1995	355	289	363	409	358	389	522	491	447	345	353	392	4.713
* 1996	277	328	317	352	343	406	430	468	409	394	337	403	4.464
* 1997	315	266	376	335	362	353	464	540	391	355	347	368	4.472
* 1998	317	317	369	319	391	423	450	540	425	431	403	426	4.811
* 1999	346	312	341	363	385	338	478	482	459	434	390	381	4.709
* 2000	371	314	335	357	361	387	535	465	408	397	367	409	4.706
* 2001	333	322	337	334	361	405	445	496	385	347	371	407	4.543
* 2002	381	305	353	293	345	396	417	483	354	369	354	385	4.435
* 2003	330	305	324	355	339	403	429	512	362	360	359	402	4.480
* 2004	306	259	284	303	329	348	378	387	300	371	274	302	3.841
* 2005	272	269	293	274	308	314	374	354	310	318	269	297	3.652
* 2006	303	222	281	290	306	292	310	280	287	261	268	267	3.367
* 2007	231	201	275	243	257	256	312	303	302	274	188	240	3.082
* 2008	198	182	197	189	219	204	260	247	173	215	191	191	2.466
* 2009	171	152	184	151	189	198	204	226	161	166	150	178	2.130
* 2010	152	103	125	135	178	158	197	208	171	192	161	148	1.928

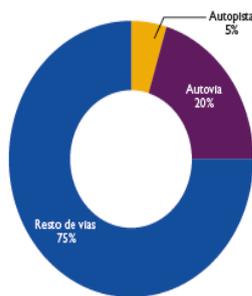
\* El cómputo de muertos se realiza a 30 días a partir de 1993 inclusive.

fuente: DGT

Según el tipo de vía, en carretera (autopista, autovía y resto de vías no urbanas) es donde se sigue registrando mayor número de víctimas mortales, el 80% del total.



fuelle: DGT



Distribución del número de accidentes y de muertos en carretera según tipo de vía

Muertos en carretera

Tipo de vía	Número	%
Autopista	89	4,6%
Autovía	325	16,9%
Resto de vías	1.514	78,5%
<b>Total</b>	<b>1.928</b>	<b>100%</b>

fuelle: DGT

En cuanto a la distribución del número de accidentes y fallecidos en carretera según el tipo de vía, el mayor porcentaje de accidentes con resultado de muerte corresponde a las vías interurbanas (75%), seguido de las autovías (20%) y autopistas (5%).

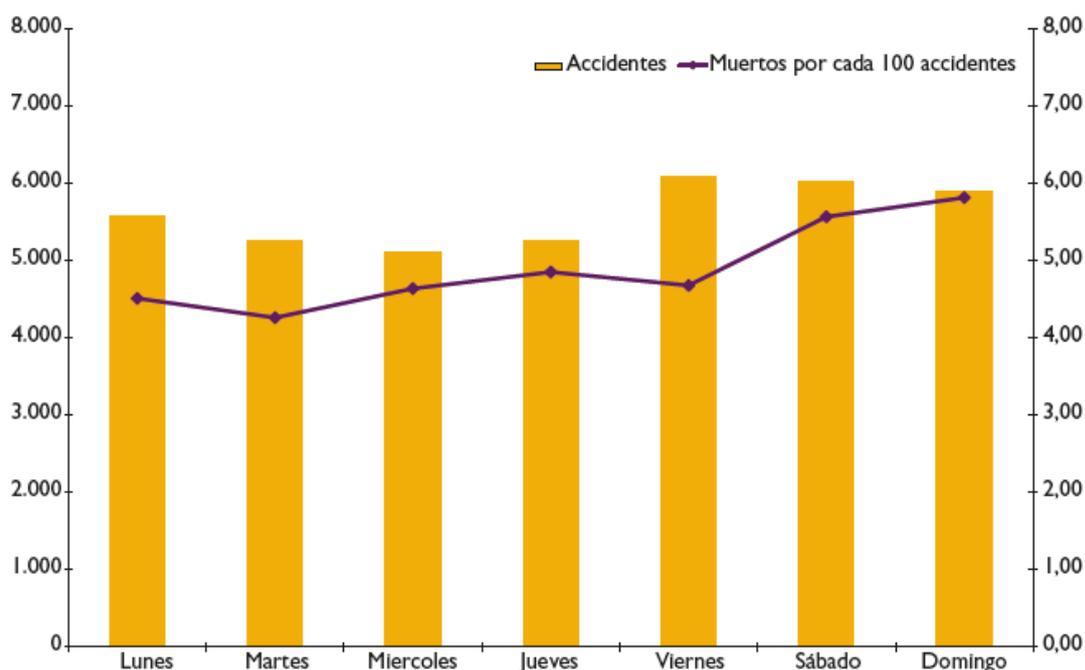
Víctimas mortales											Variación %	Variación %	Variación %
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2009	2010/2003	2010/2001
Autopista	376	322	369	278	219	232	164	109	89	89	0%	-76%	-76%
Autovía	772	786	693	643	631	535	447	378	371	325	-12%	-46%	-58%
Resto vías	3.395	3.327	3.418	2.920	2.802	2.600	2.471	1.979	1.670	1.514	-9%	-51%	-55%
<b>Total CARRETERA</b>	<b>4.543</b>	<b>4.435</b>	<b>4.480</b>	<b>3.841</b>	<b>3.652</b>	<b>3.367</b>	<b>3.082</b>	<b>2.466</b>	<b>2.130</b>	<b>1.928</b>	<b>-9%</b>	<b>-52%</b>	<b>-58%</b>

fuelle: DGT

En el periodo 2001-2010, las víctimas mortales ocurridas en autopista se han reducido en un 76%, en autovía en un 58% y en el resto del viario interurbano en un 55%.

**Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días. Carretera. Año 2010**

Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días. Carretera



fuelle: DGT

Es durante el fin de semana junto con el viernes, cuando se registran más accidentes. Calculando el índice de gravedad -muertos por cada cien accidentes- para el año 2010, se observa que en el fin de semana se alcanzan los valores más altos (5,56 el sábado y 5,81 el domingo).

## MOVILIDAD

Los movimientos de largo recorrido medidos por la Dirección General de Tráfico se han reducido en un 3,06% en el 2011.

	Movilidad de largo recorrido
Var % 2006/2005	4,31%
Var % 2007/2006	0,88%
Var % 2008/2007	-4,75%
Var % 2009/2008	0,98%
Var % 2010/2009	-1,42%
Var % 2011/2010	-3,06%

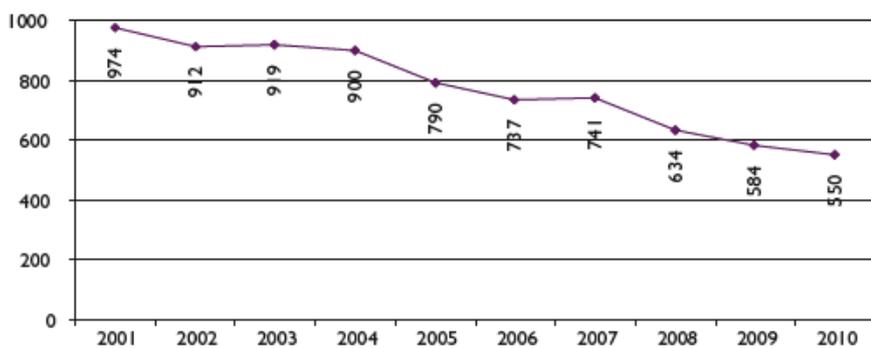
## Número de muertos en zona urbana

AÑOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
1986	60	65	59	79	76	87	88	100	85	98	92	99	988
1987	57	60	82	80	84	80	86	91	83	103	79	100	985
1988	96	84	84	84	93	57	95	98	111	115	88	119	1.124
1989	91	73	104	94	109	130	108	129	105	102	102	101	1.248
1990	105	97	101	84	104	91	105	104	109	122	90	100	1.212
1991	91	73	82	83	104	92	110	116	109	91	101	95	1.147
1992	83	72	75	79	70	76	90	67	91	87	100	88	978
* 1993	93	104	94	89	104	86	99	96	92	94	99	92	1.142
* 1994	95	68	87	88	82	90	105	89	100	104	92	101	1.101
* 1995	81	70	96	95	80	66	88	83	99	93	95	92	1.038
* 1996	80	81	94	71	96	93	90	80	77	91	96	70	1.019
* 1997	98	86	104	95	85	92	105	99	89	87	92	100	1.132
* 1998	97	93	89	72	112	100	95	96	97	100	97	98	1.146
* 1999	89	81	89	81	82	87	83	88	72	91	95	91	1.029
* 2000	91	80	105	98	89	81	88	79	83	105	90	81	1.070
* 2001	70	91	81	88	81	82	80	80	68	85	88	80	974
* 2002	91	72	76	67	61	75	88	75	83	79	81	64	912
* 2003	77	75	74	55	56	87	95	83	82	75	94	66	919
* 2004	67	76	77	85	71	80	81	72	64	84	71	72	900
* 2005	72	72	72	66	64	88	69	60	53	54	55	65	790
* 2006	72	60	58	78	61	60	70	51	63	56	51	57	737
* 2007	55	63	76	60	67	57	73	60	59	63	51	57	741
* 2008	67	53	44	58	46	57	51	55	56	53	50	44	634
* 2009	51	56	49	50	48	46	55	48	44	57	43	37	584
* 2010	45	45	49	37	33	44	54	50	50	50	45	48	550

fuelle: DGT

En zonas urbanas se registra un menor número de muertes que en carreteras, concretamente, el 20% del total.

Fallecidos en zona urbana

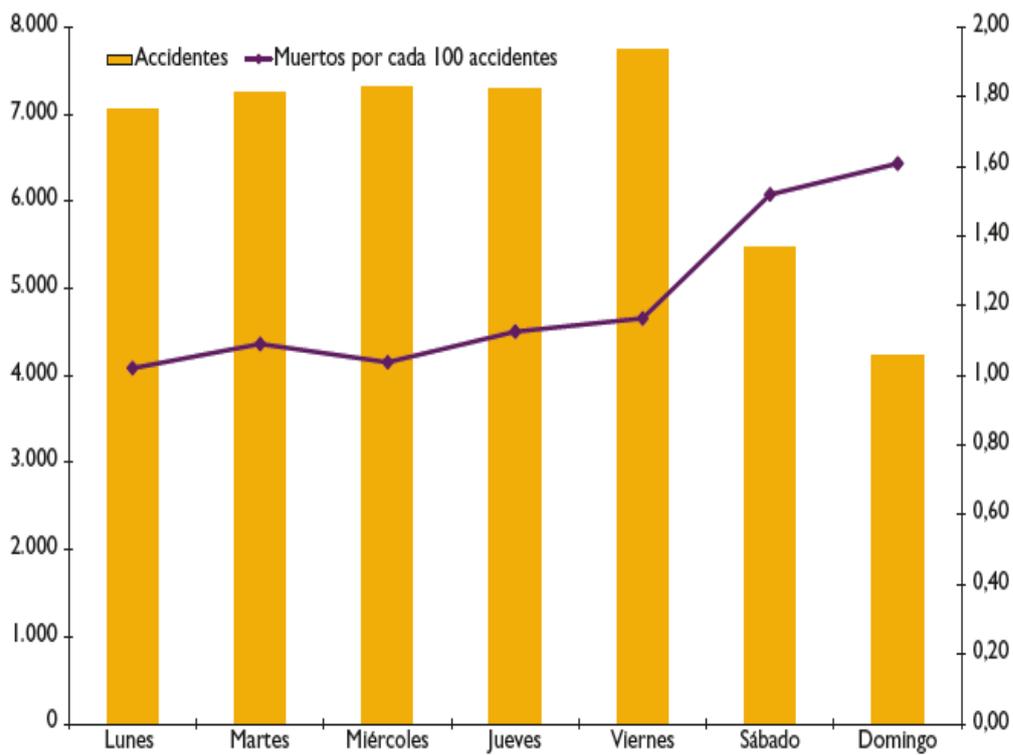


fuelle: DGT

En el periodo 2001-2010, las víctimas mortales ocurridas en zona urbana han descendido un 44%.

**Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días. Zona urbana. Año 2010**

Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días. Zona urbana



fuelle: DGT

En **zona urbana** durante el fin de semana se contabilizan menos accidentes que en el resto de la semana, pero durante el fin de semana, dichos accidentes son más graves, de tal manera que el índice de gravedad aumenta.

## Número de muertos en accidentes por provincia en carretera

<b>Muertos CARRETERA</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Andalucía	752	704	751	684	649	632	551	440	374	327	-13%	-56%	-57%
Aragón	192	194	238	186	177	161	153	128	99	83	-16%	-65%	-57%
Principado de Asturias	77	103	123	88	84	72	56	51	48	52	8%	-58%	-32%
Illes Balears	133	95	108	114	104	89	90	66	47	51	9%	-53%	-62%
Canarias	139	147	155	124	129	101	105	66	58	53	-9%	-66%	-62%
Cantabria	43	57	44	39	26	45	36	23	26	22	-15%	-50%	-49%
Castilla-La Mancha	351	339	367	275	321	304	265	212	173	156	-10%	-57%	-56%
Castilla y León	515	514	445	393	369	348	343	264	222	233	5%	-48%	-55%
Cataluña	607	610	570	479	444	400	360	319	298	271	-9%	-52%	-55%
Extremadura	149	142	143	150	105	102	105	92	74	71	-4%	-50%	-52%
Galicia	410	399	393	320	321	301	290	218	206	201	-2%	-49%	-51%
Madrid	243	233	236	203	200	195	170	116	116	90	-22%	-62%	-63%
Región de Murcia	161	137	144	137	144	107	109	76	74	54	-27%	-63%	-66%
Comunidad Foral de Navarra	90	85	75	68	80	45	38	37	35	33	-6%	-56%	-63%
La Rioja	58	47	47	61	42	34	40	28	31	17	-45%	-64%	-71%
Comunidad Valenciana	437	445	448	402	359	329	293	251	189	157	-17%	-65%	-64%
País Vasco	186	184	193	118	98	102	78	79	60	57	-5%	-70%	-69%
Ceuta y Melilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>4.543</b>	<b>4.435</b>	<b>4.480</b>	<b>3.841</b>	<b>3.652</b>	<b>3.367</b>	<b>3.082</b>	<b>2.466</b>	<b>2.130</b>	<b>1.928</b>	<b>-9%</b>	<b>-57%</b>	<b>-58%</b>

fuente: DGT

En carretera, la evolución entre el año 2001 y 2010 del número de fallecidos en accidentes de tráfico ha disminuido en todas las CCAA, siendo esta disminución de más del 65% en la Región de Murcia, La Rioja y País Vasco. En el lado contrario, en el Principado de Asturias y Cantabria los descensos han sido inferiores al 50%.

## Número de muertos en accidentes por provincia en zona urbana

<b>Muertos ZONA URBANA</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2010/ 2009</b>	<b>2010/ 2003</b>	<b>2010/ 2001</b>
Andalucía	117	114	108	146	110	105	99	82	75	72	-4%	-33%	-38%
Aragón	37	29	38	38	37	20	26	25	23	25	9%	-34%	-32%
Principado de Asturias	20	17	25	20	21	21	19	8	9	12	33%	-52%	-40%
Illes Balears	37	30	32	23	27	28	30	16	9	12	33%	-63%	-68%
Canarias	54	29	23	41	28	18	18	19	14	23	64%	0%	-57%
Cantabria	9	12	11	4	6	3	3	2	4	6	50%	-45%	-33%
Castilla-La Mancha	31	26	34	24	33	38	23	22	22	16	-27%	-53%	-48%
Castilla y León	84	88	73	76	71	71	42	54	48	53	10%	-27%	-37%
Cataluña	210	203	199	195	203	169	163	131	119	120	1%	-40%	-43%
Extremadura	10	23	14	26	13	24	22	15	21	14	-33%	0%	40%
Galicia	63	57	57	46	34	59	41	48	40	36	-10%	-37%	-43%
Madrid	142	133	122	97	74	74	111	85	78	67	-14%	-45%	-53%
Región de Murcia	26	21	29	31	22	33	24	17	14	7	-50%	-76%	-73%
Comunidad Foral de Navarra	16	6	8	15	3	5	4	11	4	6	50%	-25%	-63%
La Rioja	12	7	13	8	9	7	11	2	3	5	67%	-62%	-58%
Comunidad Valenciana	75	72	90	69	82	49	92	72	74	56	-24%	-38%	-25%
País Vasco	28	39	41	38	12	8	12	23	23	18	-22%	-56%	-36%
Ceuta y Melilla	3	6	2	3	5	5	1	2	4	2	-50%	0%	-33%
<b>Total</b>	<b>974</b>	<b>912</b>	<b>919</b>	<b>900</b>	<b>790</b>	<b>737</b>	<b>741</b>	<b>634</b>	<b>584</b>	<b>550</b>	<b>-6%</b>	<b>-40%</b>	<b>-44%</b>

fuelle: DGT

En zona urbana, con respecto al año 2001, en 2010 sólo se han incrementado los muertos en accidentes de tráfico en Extremadura. El resto de Comunidades presentan descensos que van desde el 25% de la Comunidad Valenciana hasta el 73% de descenso en la Región de Murcia.

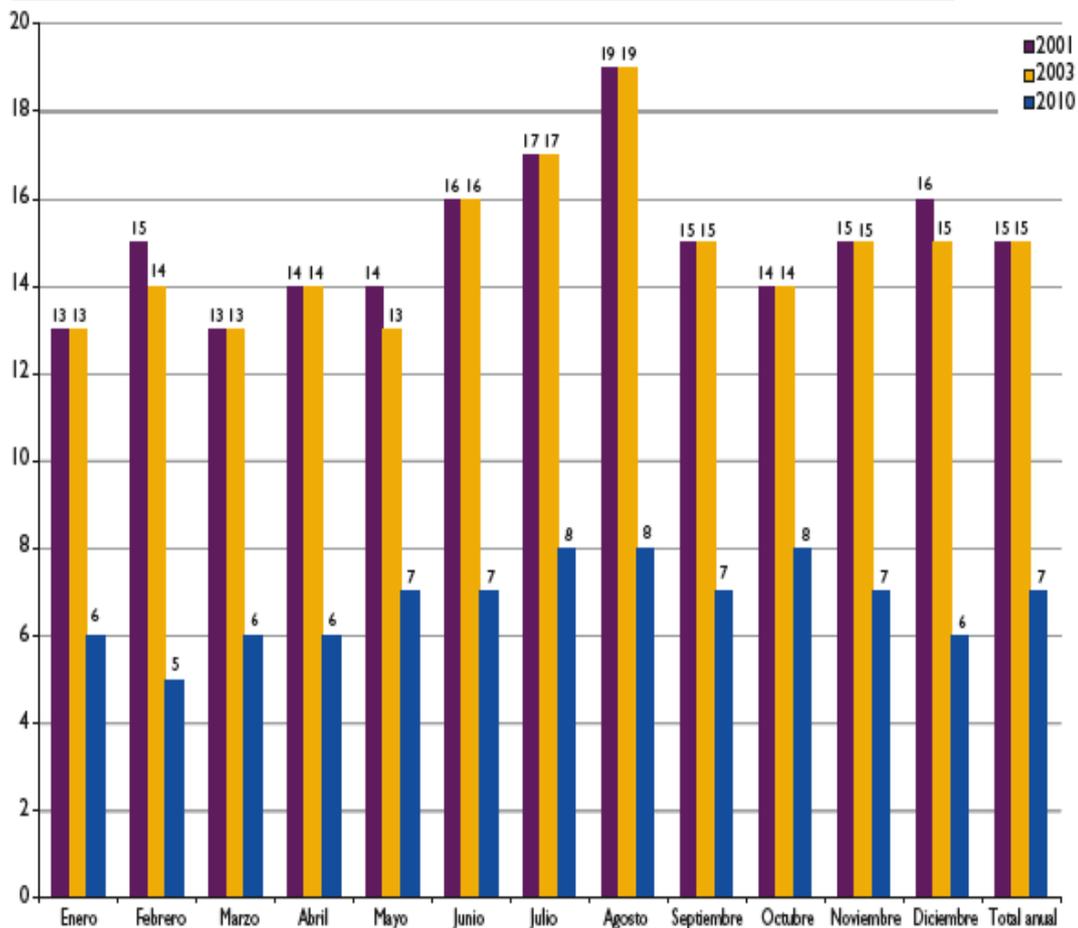
## Número de muertos en accidentes por provincias (carretera y zona urbana)

Provincias	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Araba/Álava	73	60	58	49	46	33	31	27	24	28	20	13
Albacete	82	67	76	68	59	55	54	61	53	39	43	28
Alicante	184	194	176	163	170	156	161	137	128	107	62	63
Almería	81	109	115	105	90	108	106	109	76	56	42	36
Ávila	45	39	44	48	47	34	40	33	51	19	16	21
Badajoz	118	109	81	93	96	102	72	67	96	68	58	58
Illes Balears	153	165	170	125	140	137	131	117	120	82	56	63
Barcelona	475	443	436	399	380	339	316	264	229	218	209	188
Burgos	110	106	96	116	109	71	73	68	43	57	59	48
Cáceres	87	66	78	72	61	74	46	59	31	39	37	27
Cádiz	107	97	115	102	118	119	95	93	95	59	49	58
Castellón	102	100	105	128	123	95	88	73	70	63	72	43
Ciudad Real	73	85	91	94	84	65	66	72	58	61	36	37
Córdoba	80	74	66	72	82	61	74	64	60	40	47	35
A Coruña	205	195	171	163	171	139	143	130	130	90	98	84
Cuenca	67	69	57	60	82	56	59	69	59	33	31	33
Girona	165	148	142	154	132	99	108	97	100	72	86	85
Granada	130	137	127	116	107	105	101	103	77	77	65	47
Guadalajara	44	39	49	40	40	26	44	31	24	26	16	25
Gipuzkoa	69	86	72	84	83	50	42	42	35	42	32	29
Huelva	68	58	75	80	64	50	66	66	50	43	42	30
Huesca	70	67	67	73	79	63	67	63	46	51	37	32
Jaén	65	71	75	63	67	66	53	56	77	60	45	42
León	119	105	107	99	86	88	67	80	82	72	55	55
Lleida	114	135	102	116	111	98	101	85	89	77	51	44
La Rioja	46	59	70	54	60	69	51	41	51	30	34	22
Lugo	120	94	96	104	97	80	68	85	66	56	42	43
Madrid	353	391	385	366	358	300	274	269	281	201	194	157
Málaga	132	116	129	129	149	144	132	123	98	93	69	66
Murcia	151	163	187	158	173	168	166	140	133	93	88	61
Navarra	122	118	106	91	83	83	83	50	42	48	39	39
Ourense	55	62	54	68	64	54	44	49	40	41	38	38
Asturias	141	149	97	120	148	108	105	93	75	59	57	64
Palencia	33	45	54	54	33	28	47	26	27	26	21	19
Palmas, Las	122	116	100	89	107	88	83	70	72	41	35	37
Pontevedra	178	151	152	121	118	93	100	96	95	79	68	72
Salamanca	58	48	60	69	59	63	45	52	40	30	26	35
S.C.Tenerife	79	94	93	87	71	77	74	49	51	44	37	39
Cantabria	85	63	52	69	55	43	32	48	39	25	30	28
Segovia	43	39	48	51	39	50	34	30	29	18	23	23
Sevilla	186	164	167	151	182	177	132	123	117	94	90	85
Soria	24	77	41	29	26	36	31	24	28	22	17	17
Tarragona	163	165	137	144	146	138	122	123	105	83	71	74
Teruel	34	41	27	30	36	32	39	27	30	18	20	14
Toledo	120	133	109	103	136	97	131	109	94	75	69	49
Valencia	254	243	231	226	245	220	192	168	187	153	129	107
Valladolid	70	79	89	97	68	56	60	63	46	51	36	36
Bizkaia	72	105	84	90	105	73	37	41	31	32	31	33
Zamora	43	61	60	39	51	43	43	43	39	23	17	32
Zaragoza	165	171	135	120	161	129	108	91	103	84	65	62
Ceuta	0	3	2	3	1	1	2	1	0	0	1	1
Melilla	3	2	1	3	1	2	3	4	1	2	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>5.738</b>	<b>5.776</b>	<b>5.517</b>	<b>5.347</b>	<b>5.399</b>	<b>4.741</b>	<b>4.442</b>	<b>4.104</b>	<b>3.823</b>	<b>3.100</b>	<b>2.714</b>	<b>2.478</b>

El cómputo de muertos se realiza a 30 días.

fuelle: DGT

**Promedio diario de víctimas mortales. Carretera y Zona Urbana Año 2010**



fuelle: DGT

En los meses de julio y agosto de 2010 el promedio diario ha sido de 8 muertos, algo menos de la mitad del promedio de diario de víctimas mortales registrado en estos meses en el año 2001 y 2003 (18).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Promedio diario de víctimas mortales	15	15	15	13	12	11	10	8	7	7

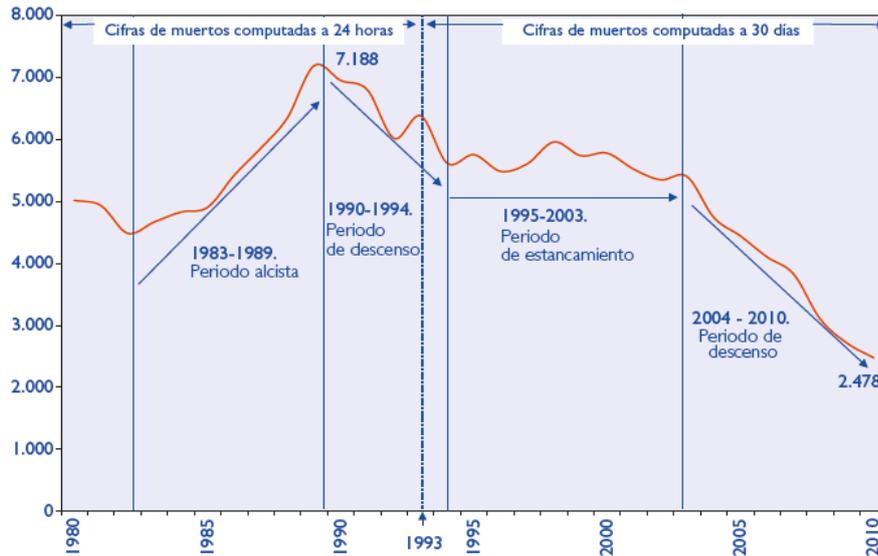
fuelle: DGT

Partiendo de 15 muertos diarios en 2001 y 2003, en el año 2010 esa cifra ha descendido a 7, es decir, cada día se registran 8 fallecimientos menos.

En definitiva, la tendencia de la siniestralidad en cuanto a número de víctimas mortales en accidentes de circulación, se visualiza en el siguiente gráfico, que

muestra la evolución de los fallecidos desde 1980 a 2010. En él se pueden distinguir diferentes periodos: entre 1983 y 1989 se observa un periodo alcista en el que se produce un incremento de muertos en accidente de circulación del 54%; entre 1990 y 1994 se observa un periodo de descenso (en 4 años se consigue una reducción del 33%); entre 1995 y 2003 no hay una tendencia clara ( $\pm 5\%$ ); entre 2003 y 2010 se vuelve a producir un periodo de descenso, alcanzándose una reducción en los últimos siete años del 54%.

Fallecidos en accidente de tráfico. Evolución



fuelle: DGT

Hasta ahora hemos visto cual ha sido la evolución de la siniestralidad en España, en cuanto al número de fallecidos. Ahora bien, los accidentes de circulación no sólo provocan víctimas mortales sino también heridos leves y graves, entendiéndose a estos últimos cuando necesitan más de 24 horas de hospitalización.

A continuación se muestra la evolución en el número de **heridos graves y leves** en el periodo 2001-2010

Carretera	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Heridos graves	18.468	18.225	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	-13%	-60%	-59%
Heridos leves	56.689	55.857	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	-4%	-14%	-8%

fuelle: DGT

Zona Urbana	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Heridos graves	8.098	7.931	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	-16%	-40%	-46%
Heridos leves	66.344	64.904	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	-1%	-12%	-15%

fuelle: DGT

Se observa una reducción en el número de heridos graves y leves, siendo en carretera donde más ha descendido el número de heridos graves. Respecto de 2001, las cifras de heridos graves en carretera presentan reducciones superiores al 50%.

**En conclusión, tomando como base el año 2000, respecto al año 2010, se observan los siguientes descensos: 57% en la cifra de víctimas mortales y en la de heridos graves. Por el contrario, el parque automóvil aumentó en ese periodo un 33% y el censo de conductores un 20%:**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Diferencia 2010/2000	Diferencia % 2010/2000
Accidentes con víctimas	101.729	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	-16.226	-16%
Muertos	5.776	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-3.298	-57%
Heridos graves	27.764	26.566	26.156	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	-15.769	-57%
Heridos leves	122.017	123.033	120.761	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	-13.667	-11%
Fallecidos por millón de población	143	135	128	128	110	102	93	86	68	59	54	-89	-62%
Fallecidos por 100 accidentes	5,7	5,5	5,4	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1	2,9	-3	-49%
Promedio diario de muertos	16	15	15	15	13	12	11	10	8	7	7	-9	-57%
Parque automóvil	24.825.478	25.791.134	26.822.754	27.006.203	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	8.136.091	33%
Fallecidos por millón de vehículos de parque automóvil	233	214	199	200	167	150	132	118	94	83	75	-157	
Censo de conductores	21.417.106	21.548.439	21.967.507	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	4.381.899	20%
Longitud de la red de carreteras	163.557	163.799	163.139	164.584	165.152	165.646	166.339	166.011	165.008	165.466	165.802	2.245	1%
Vías gran capacidad	10.443	11.152	11.406	11.973	12.444	13.156	13.872	14.689	15.105	15.621	15.966	5.523	53%
Vh-km-año *10 <sup>6</sup> (carretera)	208.508	217.682	228.172	236.355	241.715	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	32.623	16%

fuelle: DGT

## 5.1. Relación entre la edad del censo de conductores españoles y la siniestralidad en España

La edad es un factor de riesgo, que incide directamente en la siniestralidad.

El grupo de edad comprendido entre 25 a 44 es quien concentra el mayor número de siniestros u accidentes de circulación:

En carretera la tasa más alta corresponde al grupo de 25 a 34 años seguido del de 35 a 44 años.

En zona urbana, y debido a atropellamientos es el grupo de más de 65 años el que tiene la tasa más alta.

Número de muertos por edad	Carretera	Zona Urbana	Total	Total muertos por millón de población
0-14	55	24	79	11
15-24	294	69	363	75
25-34	364	89	453	61
35-44	356	86	442	58
45-54	293	53	346	54
55-64	206	42	248	50
65 y más	350	179	529	68
Sin especificar	10	8	18	
<b>Total</b>	<b>1.928</b>	<b>550</b>	<b>2.478</b>	<b>54</b>

fuelle: DGT



## 6. Influencia del permiso por puntos en la reducción de la siniestralidad en España

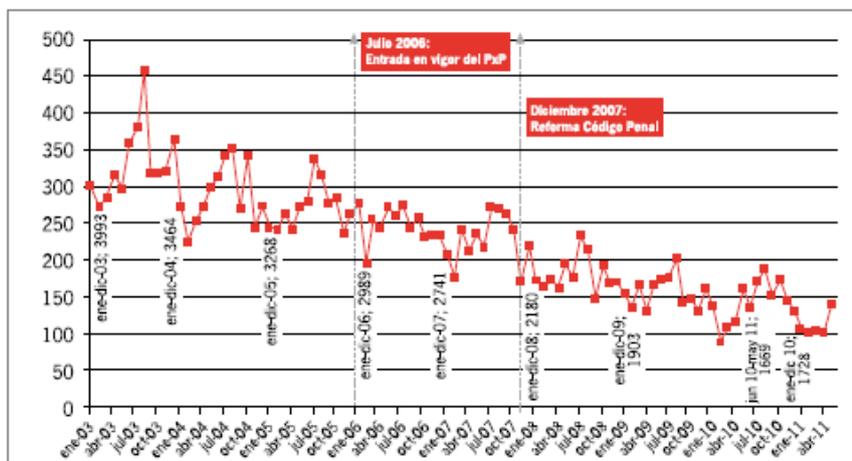
El objeto de este trabajo no es medir la influencia del permiso por puntos en la reducción de la siniestralidad, si bien, considero interesante hacer una mención sobre el tema.

Tal y como hemos visto en el apartado anterior, en los últimos años se ha producido un descenso evidente en el número de accidentes con víctimas en España, si bien dicha tendencia a la baja empezó a darse desde antes de la introducción del permiso por puntos, acusándose todavía más a partir de la entrada en vigor de la nueva normativa. Entre las medidas que han contribuido también a la reducción de la siniestralidad, podríamos destacar las siguientes:

- Ley Orgánica 17/2005 por la que se modifica el Código Penal y se regulan los nuevos delitos contra la seguridad vial.
- Reforma del procedimiento sancionador.
- Creación de la Fiscalía Especial para los delitos contra la seguridad vial.
- Incremento en el número de radares móviles y fijos para el control de la velocidad.
- Aumento de los efectivos de la policía de tráfico en nuestras vías.
- Creación del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.
- Campañas preventivas de tráfico.
- Mejora en las infraestructuras
- Actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos
- Incremento del precio del combustible, etc.

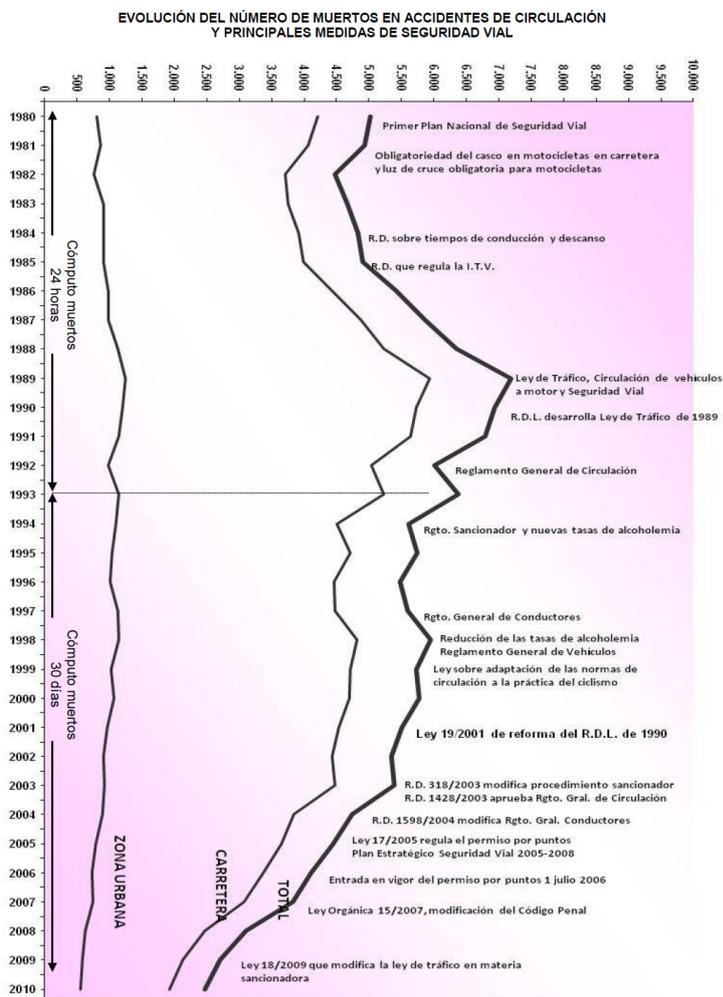
A continuación se muestra la evolución de los fallecidos en carretera, en cómputo realizado a 24 horas, desde diciembre de 2003 a junio de 2011 y su relación con la implantación del permiso por puntos y la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial:

Victimas mortales en carretera (24 h) mensuales diciembre 2003 - junio 2011



Fuente: DGT 2011

De la misma manera, el siguiente gráfico muestra la evolución del número de fallecidos en accidente de circulación en función de las principales medidas adoptadas en materia de seguridad vial:



Fuente: DGT

La eficacia del permiso por puntos viene avalada por diferentes estudios internacionales, donde se pone de manifiesto el impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de las víctimas mortales, inmediatamente después de su puesta en marcha (véase, por ejemplo, Farchi et al.,2007, Haque, 1990; Zambon et al.,2008)

Según la Dirección General de Tráfico, durante los primeros doce meses de funcionamiento del permiso por puntos en España (del 1 de julio de 2006 a 30 de junio de 2007) descendió el número de víctimas mortales (computadas a 30 días) en un 15,3% en carretera y en un 2,6% en zona urbana, respecto a los doce meses inmediatamente anteriores.

En una encuesta de opinión realizada por la DGT (Dirección General de Tráfico) entre noviembre y diciembre de 2006, un 78% de los encuestados afirmaba haber percibido una reducción en el número de accidentes desde la entrada en vigor del permiso por puntos, y de éstos, un 76% lo atribuía al miedo a perder el permiso de conducir.

Ahora bien, la cuestión de la efectividad del permiso por puntos no puede plantearse simplemente en términos de la variación observada entre los periodos anterior y posterior a su entrada en vigor. La pregunta clave debería ser, por tanto: ¿la reducción observada tras la entrada en vigor del permiso por puntos, es superior, igual o inferior a la que cabría esperar de una continuación de las tendencias históricas? A esta pregunta sólo puede responderse mediante la aplicación de modelos estadísticos de series temporales que permitan aislar el impacto de cambios legislativos. En España, este tipo de modelos, denominados modelos de intervención, han sido aplicados por diferentes centros de investigación de reconocido prestigio.

Los resultados de los estudios más relevantes se resumen en la siguiente tabla.

Efectividad del permiso por puntos en España, de acuerdo con los trabajos científicos más relevantes

Referencia	Indicador analizado	Efectividad atribuida al permiso por puntos (en % de reducción respecto al valor que se habría debido esperar sin la medida)
Aparicio, Arenas, Mira, Páez (2011) The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. <i>Accident Analysis and Prevention</i> , 43, 911-922.	Muertes en carretera	11,3%-13,9%, más un 10% adicional en julio y agosto (primeros 36 meses)
Novoa, Pérez, Santamariña, Mari, Ferrando, Peiró, Tobías, Zori, Borrell (2010) Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time-Series Study. <i>Am J Public Health</i> , 100, 2220 - 2227.	Muertes y heridos graves en carretera	Varones: 10%. Mujeres: 10%, no significativo (primeros 18 meses)
	Muertes y heridos graves en zona urbana	Varones: 13%. Mujeres: 1%, no significativo (primeros 18 meses)
Pulido, Lardelli, Fuente, Flores, Vallejo, Regidor (2010) Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. <i>J Epidemiol Community Health</i> , 64, 274-276.	Muertes en carretera	14,5% (primeros 18 meses)
Castillo, Castro, Pedregal (2010) An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. <i>Accident Analysis and Prevention</i> 42 (2010) 1310-1319.	Muertes en carretera	12,6% (primeros 18 meses)
	Muertes en zona urbana	2,7%, no significativo (primeros 18 meses)
	Heridos en carretera	9,7% (primeros 18 meses)
	Heridos en zona urbana	11,1% (primeros 18 meses)

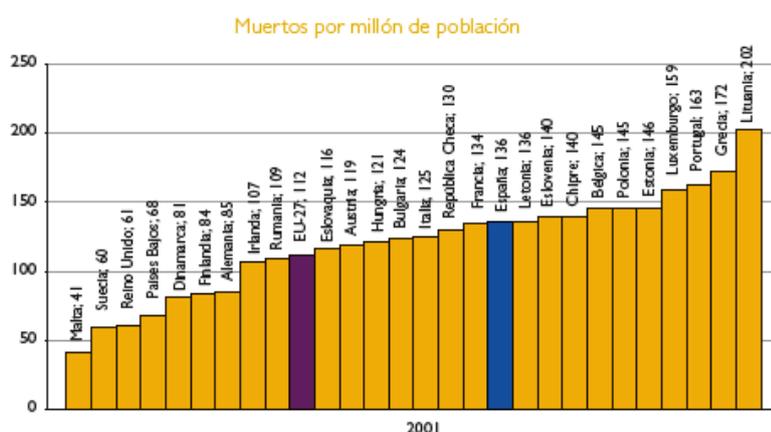
Como se puede comprobar, los cuatro estudios citados han analizado el impacto del permiso por puntos sobre el número de muertes en **accidentes ocurridos en carretera**. Los resultados relacionados con este indicador muestran una gran consistencia entre estudios: la reducción atribuida al permiso por puntos varía entre un 11,3% y un 14,5%.

Estos porcentajes deben interpretarse como reducciones respecto al número de muertes que habríamos debido esperar si no se hubiera introducido el sistema del permiso por puntos en España.

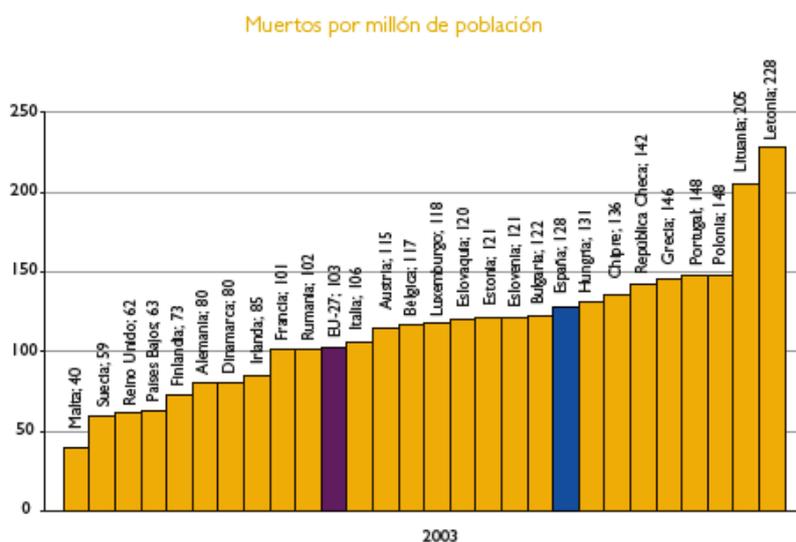
## 7. Siniestralidad en Europa y situación de España en el contexto europeo

En el año 2010 se produjeron en la Unión Europea más de 31.000 fallecidos en accidentes de tráfico, registrándose en España el 8% de ellos.

Cabe señalar que en el caso de España, las tasas de accidentalidad han evolucionado en sentido positivo, puesto que en el año 2001 España ocupaba el puesto 18 dentro de los 27 países que forman parte de la Unión Europea, con una tasa de 136 muertos por millón de habitantes, bajando en el 2010 dicha tasa hasta los 54 muertos por millón de habitantes, ocupando el puesto número 9, por debajo de la media europea (62).

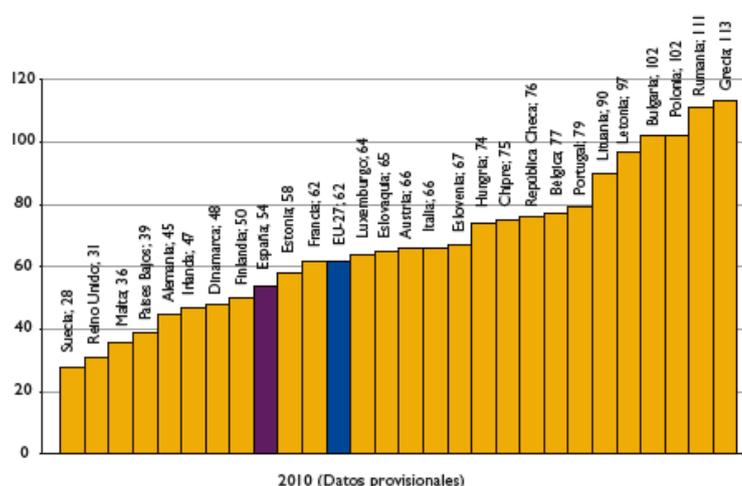


Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).



Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).

### Muertos por millón de población



Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).

## Muertos por millón de población en la Unión Europea. Comparativa 2001-2010

Country	2010			2001		
	Road Deaths	Population	Road Deaths per Million Population	Road Deaths	Population	Road Deaths per Million Population
Sweden	266	9,340,682	28	531	8,882,792	60
UK	1,943**	62,008,048 <sup>(1)</sup>	31	3,598	58,999,781	61
Malta	15	412,970	36	16	391,415	41
The Netherlands	640	16,574,989	39	1,083	15,987,075	68
Switzerland	327*	7,785,806	42	544	7,204,055	76
Norway	210*	4,858,199	43	275	4,503,436	61
Germany	3,657*	81,802,257 <sup>(2)</sup>	45	6,977	82,259,540	85
Israel	352*	7,695,000 <sup>(3)</sup>	46	542	6,508,800	83
Ireland	212*	4,467,854	47	411	3,832,973	107
Denmark	265*	5,534,738	48	431	5,349,212	81
Finland	270*	5,351,427	50	433	5,181,115	84
Spain	2,470*	45,989,016	54	5,517	40,476,723	136
Estonia	78	1,340,127	58	199	1,366,959	146
France	3,992*	64,350,759 <sup>(2)</sup>	62	8,162	60,979,315	134
Luxembourg	32	502,066	64	70	439,000	159
Slovakia	353	5,424,925	65	625	5,378,783	116
Austria	552	8,375,290	66	958	8,020,946	119
Italy	3,998*	60,340,328	66	7,096	56,960,692	125
Slovenia	138	2,046,976	67	278	1,990,094	140
Hungary	739	10,714,374	74	1,239	10,200,298	121
Cyprus	60	803,147	75	98	697,549	140
Czech Republic	802*	10,506,813	76	1,334	10,266,546	130
Belgium	840*	10,839,905	77	1,486	10,263,414	145
Portugal	845	10,637,713 <sup>(1)</sup>	79	1,670	10,256,658	163
Lithuania	300	3,329,039	90	706	3,486,998	202
Latvia	218	2,248,374	97	558	2,364,254	236
Poland	3,907	38,167,329	102	5,534	38,253,955	145
Bulgaria	775	7,563,710	102	1,011	8,149,468	124
Romania	2,377	21,462,186	111	2,454	22,430,457	109
Greece	1,281	11,305,118	113	1,880	10,931,206	172
PIN	31,809	521,079,115	61	55,716	502,013,509	111
EU 27	30,921	500,740,110	62	54,375	417,906,188	112
EU 15	21,158	397,420,190	53	40,303	378,820,442	106
EU10	6,610	74,294,024	89	10,587	74,396,851	142
EU2	3152	29,025,896	109	3465	30,579,925	113

El objetivo de reducir a la mitad para el año 2010 la cifra de fallecidos por accidente de tráfico en la Unión Europea, que proponía el Libro Blanco sobre el transporte (“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, 2001”), no ha sido alcanzado. El descenso de fallecidos en este período ha sido del 43%, pasando de 54.302 a 31.033 fallecidos.

Ahora bien, si desagregamos por países, vemos que 8 países han cumplido el objetivo de reducir en un 50% el número de fallecidos en sus respectivos territorios: Letonia (instauró el permiso por puntos en el 2004), **España**(con sistema de permiso por puntos desde mediados del 2006), **Luxemburgo** (con permiso por puntos desde el 2002), **Francia**(con permiso por puntos desde 1992) **Eslovenia, Estonia, Lituania y Suecia**.

En cifras absolutas la contribución al objetivo global de la UE también es diferente: los países que han aportado un descenso de más de 3.000 fallecidos han sido Francia, Alemania, Italia y España.

	2001	2003	2010	Diferencias	2010/2001 (%)	2010/2003 (%)
Alemania	6.977	6.613	3.657	-3.320	-48%	-45%
Austria	958	931	552	-406	-42%	-41%
Bélgica	1.486	1.214	840	-646	-43%	-31%
Bulgaria	1.011	960	775	-236	-23%	-19%
República Checa	1.333	1.447	802	-531	-40%	-45%
Chipre	98	97	60	-38	-39%	-38%
Dinamarca	431	432	265	-166	-39%	-39%
Eslovaquia	614	645	353	-261	-43%	-45%
Eslovenia	278	242	138	-140	-50%	-43%
España	5.517	5.400	2.478	-3.039	-55%	-54%
Estonia	199	164	78	-121	-61%	-52%
Finlandia	433	379	270	-163	-38%	-29%
Francia	8.162	6.058	3.992	-4.170	-51%	-34%
Grecia	1.880	1.605	1.281	-599	-32%	-20%
Hungría	1.239	1.326	739	-500	-40%	-44%
Irlanda	412	337	212	-200	-49%	-37%
Italia	7.096	6.563	3.998	-3.098	-44%	-39%
Letonia	558	532	218	-340	-61%	-59%
Lituania	706	709	300	-406	-58%	-58%
Luxemburgo	70	53	32	-38	-54%	-40%
Malta	16	16	15	-1	-6%	-6%
Países Bajos	993	1.028	640	-353	-36%	-38%
Polonia	5.534	5.642	3.907	-1.627	-29%	-31%
Portugal	1.670	1.542	845	-825	-49%	-45%
Reino Unido	3.598	3.658	1.943	-1.655	-46%	-47%
Rumania	2.450	2.229	2.377	-73	-3%	7%
Suecia	583	529	266	-317	-54%	-50%
<b>EU-27</b>	<b>54.302</b>	<b>50.351</b>	<b>31.033</b>	<b>-23.269</b>	<b>-43%</b>	<b>-38%</b>

Fuente: CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE). 2010 Datos provisionales.

El 21 de junio de 2011, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte presentó en Bruselas un informe en el que España aparece como el cuarto país de la UE que en el período 2001-2010 ha reducido más los accidentes de tráfico. España ha pasado de 136 fallecidos por millón de habitantes en 2001, a 54 en el 2010.

## 8. Influencia del permiso por puntos en el comportamiento de los conductores

Uno de los objetivos del permiso por puntos es influir en el comportamiento de los conductores, y su reflejo es la mejora de la siniestralidad, pero también tiene un efecto sobre las infracciones, al haber conseguido modificar el hábito de los conductores hacia comportamientos más seguros.

Hablar del comportamiento de los conductores al volante significa analizar el número de infracciones a la normativa de seguridad vial, así como la tipología de dichas infracciones.

El cuadro siguiente muestra la evolución de las denuncias formuladas en España por infracciones a la normativa de seguridad vial:

AÑOS	DENUNCIAS (1) FORMULADAS	DENUNCIAS (2) POR MIL VEHÍCULOS
2001	2.105.024	110,51
2002	2.131.262	107,97
2003	2.158.449	108,75
2004	2.568.428	122,87
2005	2.534.965	115,68
2006	2.588.890	112,02
2007	3.512.126	145,47
2008	4.706.239	190,62
2009	4.868.607	198,11
2010	4.105.648	165,74

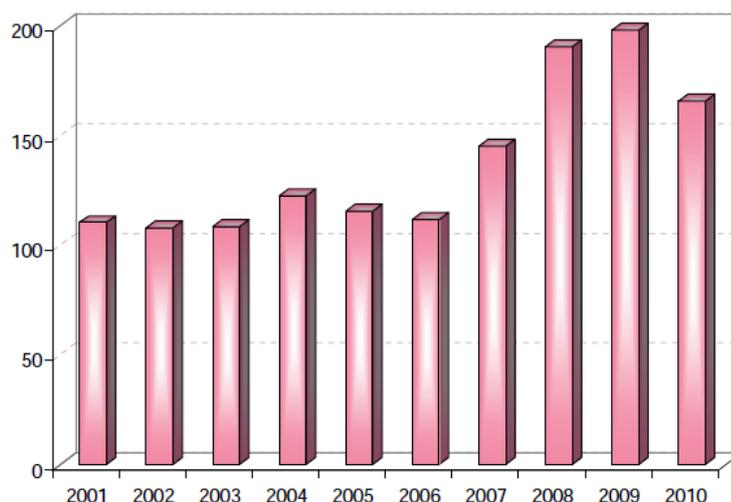
Fuente: DGT

(1) No se incluyen las denuncias formuladas en la Comunidad Autónoma del País Vasco. (Real Decreto 3256/82 de 15 de octubre que aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta por la que se traspa, entre otras, a la Comunidad Autónoma del País Vasco la facultad de sancionar establecida en el Código de Circulación en los términos que determina el propio acuerdo)

No se incluyen las denuncias formuladas en la Comunidad Autónoma de Cataluña (Ley Orgánica 6/97 de 15 de diciembre, de transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; Real Decreto 391/98 de 13 de marzo, que aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta, por la que se traspa, entre otras, la facultad de denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y seguridad en vías interurbanas a la Generalitat de Cataluña, en los términos que determina el propio acuerdo)

(1) Tasa calculada detrayendo del parque de vehículos las cifras correspondientes a las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña.

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE DENUNCIAS POR MIL VEHÍCULOS DE PARQUE



Fuente: DGT

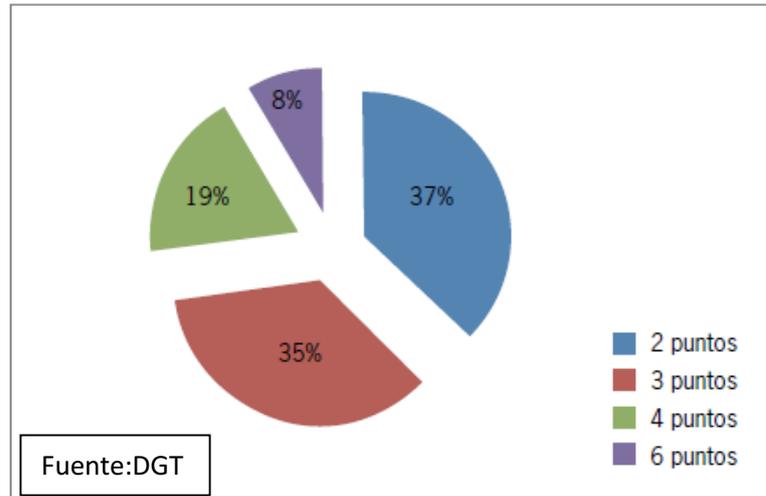
**En una década (del 2001 al 2010) se ha incrementado el número de denuncias formuladas por infracciones a la normativa de tráfico en un 95%. Si el cálculo lo realizamos por cada 1000 vehículos del parque móvil, el incremento en la década del 2001 al 2010 es del 50%**

**A partir de la puesta en marcha del permiso por puntos (julio de 2006), dicho incremento se sitúa en un 17%. Ahora bien, si el cálculo se realiza por cada 1000 vehículos del parque móvil, dicho incremento es de un 14%.** Ello se debe a que se ha incrementado la vigilancia y control en las carreteras y zonas urbanas, así como el número de radares, si bien, cabe destacar que la gravedad de las infracciones se ha reducido considerablemente, habiendo cambiado significativamente el hábito de los conductores españoles al volante hacia comportamientos más seguros:

- **Alcohol:** Se ha duplicado la cantidad de controles preventivos de alcoholemia realizados y se ha reducido casi a la mitad el índice de los positivos en los controles de alcoholemia, pasando del 4% antes del 1 de julio de 2006, al 1,8%.en la actualidad.
- **Cinturón de Seguridad:** Antes de 1 de julio de 2006 el porcentaje de uso de cinturón de seguridad en los asientos delanteros en carretera era del 74%, mientras que en la actualidad está por encima del 97%. Hay dos millones más de usuarios que utilizan habitualmente este elemento de seguridad.
- **Casco:** Se incrementa el uso del casco en carretera y zona urbana pasando del 96% antes del 1 de julio del 2006 al 99% en la actualidad.
- **Velocidad:** El descenso de las velocidades medias observado es de 2 ó 3 km/h, dependiendo del tipo de vía. Y el porcentaje de

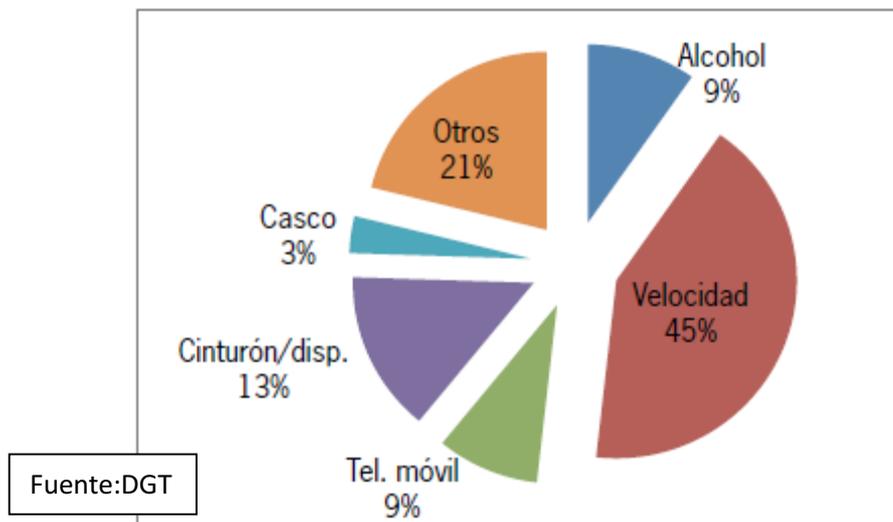
vehículos detectados por los radares en autovías que sobrepasaba los 140 km/h ha pasado de ser el 6,79% en julio de 2005 al 0,40% en la actualidad.

Distribución del total de sanciones por puntos detraídos



Las sanciones menos graves, es decir, las que detraen 2 y 3 puntos, suponen un 72%, mientras que las sanciones más graves, las que detraen 4 ó 6 puntos suponen un 27%.

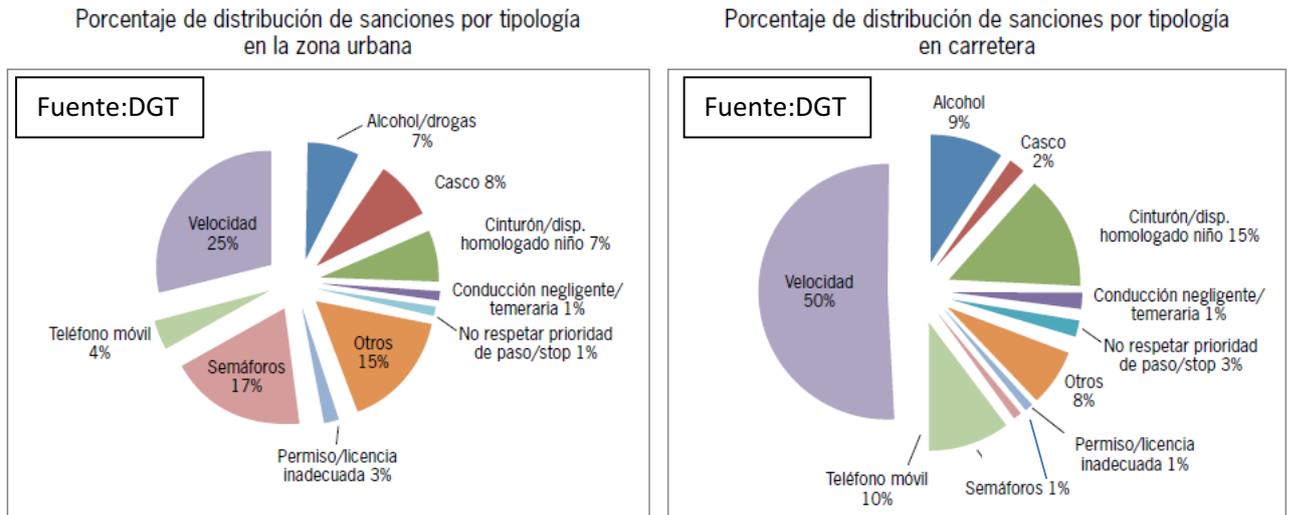
Porcentaje de distribución de sanciones por tipología



La principal causa de detracción de puntos son las infracciones por exceso de velocidad, con un 45% del total de sanciones. Le siguen las infracciones por no utilizar el cinturón o dispositivos de sujeción homologados, con un 13%, la conducción bajo los efectos del alcohol, con un 9% y la utilización del móvil mientras se conduce, con un 9%.

De las sanciones por velocidad, el 75% son de 2 puntos, el 11% son de 3 puntos, el 6% de 4 puntos y el 7% de 6 puntos.

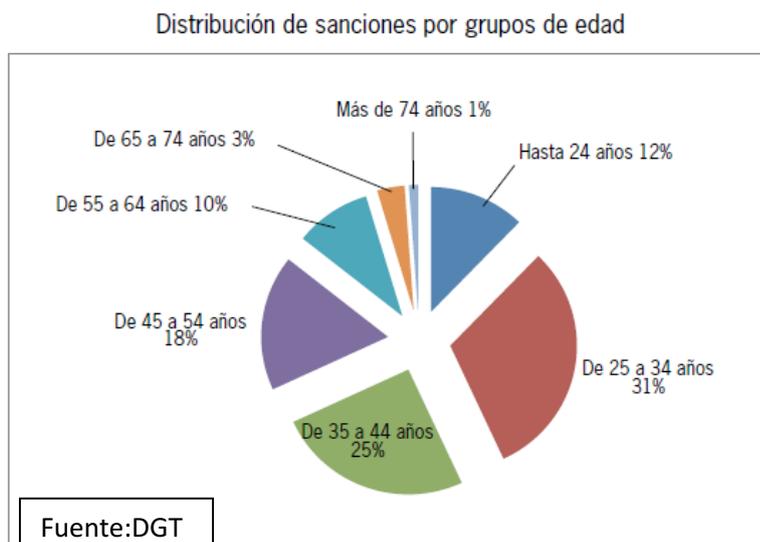
En el caso de las sanciones por conducción bajo los efectos del alcohol, el 62% de ellas han supuesto detracción de 4 puntos y el 38% restante detracción de 6 puntos.



Las sanciones según tipo de infracción cambian sensiblemente según se trate de carretera o de zona urbana. En zona urbana, después de la velocidad, la infracción más común es no detenerse en el semáforo.

Además, en zona urbana se presentan diferencias con respecto a la carretera en las siguientes tipologías de infracciones:

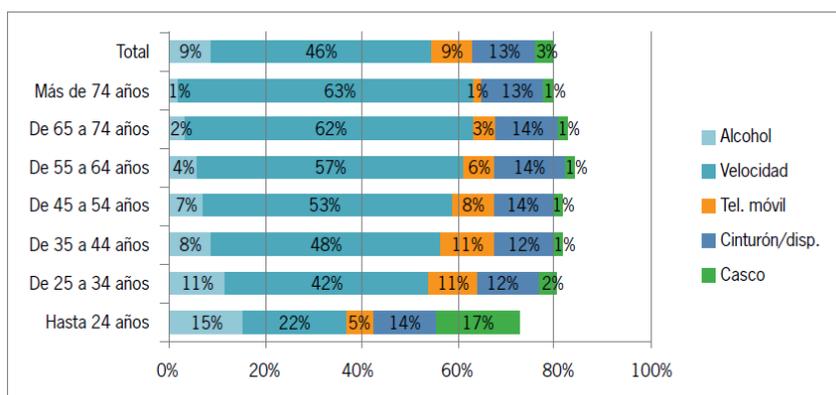
- la velocidad, con un 25% del total de las sanciones frente al 50% en carretera.
- la no utilización del cinturón o sistema de retención, con un 7% del total de sanciones frente al 15% en carretera.
- la no utilización del casco, con un 8% de sanciones frente al 2% en carretera.
- la conducción bajo los efectos del alcohol, con un 7% del total de sanciones frente al 9% en carretera.



Por **grupos de edad** observamos que el grupo de conductores de 25-34 años acumula el 31% de las sanciones que suponen pérdida de puntos, seguido del grupo de 35-44 años con el 25% y del grupo de 45-54 años con el 18%.

Por **sexo**, el 79% de las sanciones corresponden a hombres y el 21% a mujeres.

### Edad de los conductores y tipología de las infracciones

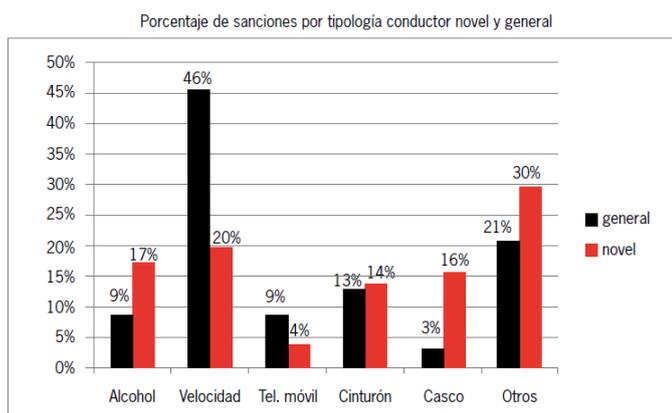


Fuente: DGT

Las sanciones según tipologías de la infracción varían en función de la edad.

En el caso del grupo de edad de 25 a 34 años las sanciones por infracción de velocidad se sitúan en un porcentaje inferior al del total. Sin embargo, las sanciones por conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del cinturón de seguridad presentan porcentajes superiores a los del total.

Para el grupo de edad de 15 a 24 años destacan las sanciones por no utilización del casco que suponen un 17%.



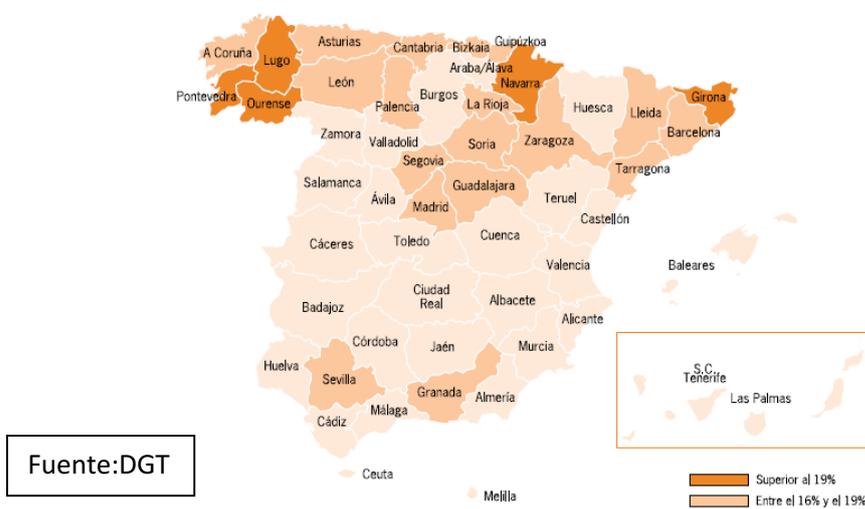
Fuente: DGT

Según la Dirección General de Tráfico el 3% del total de sanciones se han impuesto a conductores noveles.

En cuanto a la distribución de las infracciones de los conductores noveles, es distinta a la del conjunto de los infractores:

La velocidad sigue siendo la infracción más cometida con un 20%, le sigue la conducción bajo los efectos del alcohol con un 17% y la no utilización del casco con un 16%.

Distribución provincial según el porcentaje de conductores sancionados sobre el total de conductores censados



Fuente:DGT

Con respecto al porcentaje de conductores sancionados según el censo provincial, las provincias que mayor porcentaje representan son: Pontevedra (21%), Girona, Lugo, Ourense y Navarra (20%).

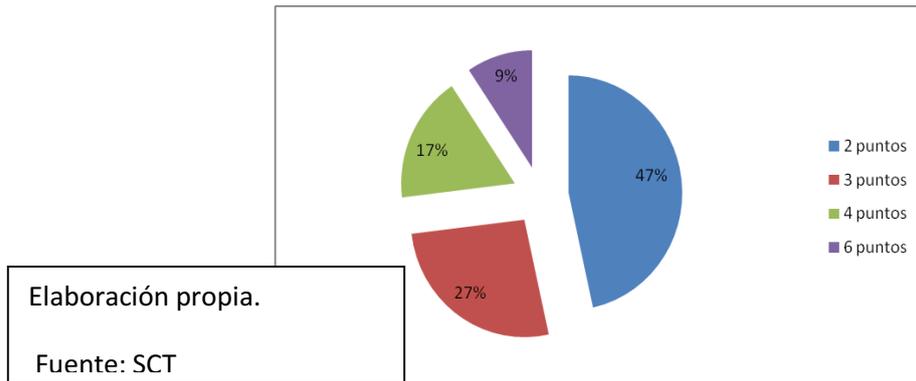
Desde el 1 de julio de 2006 hasta el 30 de junio de 2011, el número de sanciones tramitadas con pérdida de puntos asciende a 5.820.959 sanciones, y el número de conductores sancionados por cometer infracciones que restan puntos ha sido de 4.120.595. Los puntos detraídos en dichas sanciones suponen 17.818.243 puntos.

Respecto a la pérdida de vigencia del permiso, situación que se declara cuando los conductores han perdido todos los puntos, el número de conductores a los que se les ha revocado su permiso de conducir por haber agotado su saldo de puntos asciende a 107.152, un 0,43% del censo de conductores. Además, 681 de estos conductores lo han perdido en dos ocasiones.

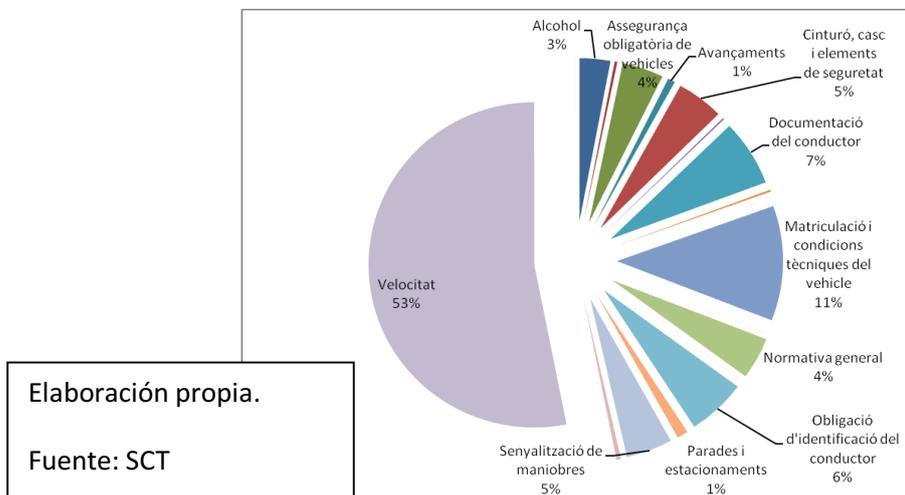
**Infracciones a la normativa de circulación en Cataluña:**

Los gráficos que se muestran a continuación informan de las sanciones cometidas en Cataluña desde el 01 de julio de 2006 al 30 de junio 2011

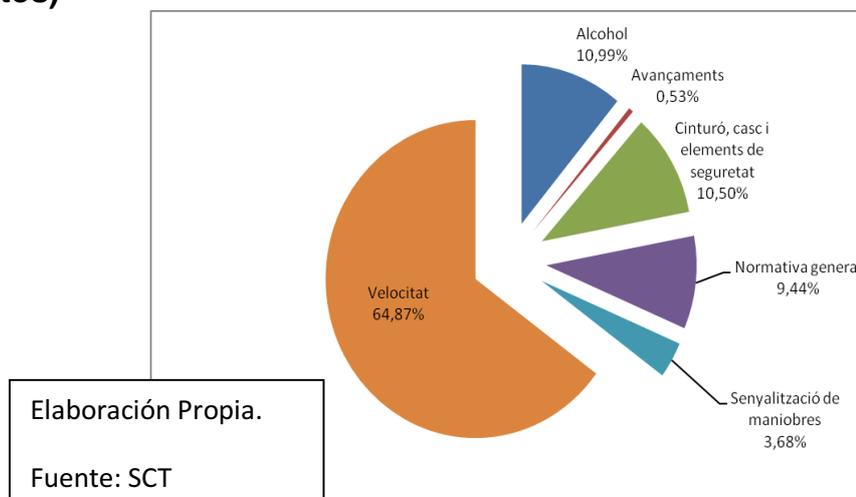
## Distribución del total de sanciones por puntos detráidos en Cataluña



## Porcentaje de distribución de sanciones por tipología (con y sin retirada de puntos)



## Porcentaje de distribución de sanciones por tipología (con retirada de puntos)



## 8.1 relación entre la edad del censo de conductores españoles y el cumplimiento de la normativa de tráfico

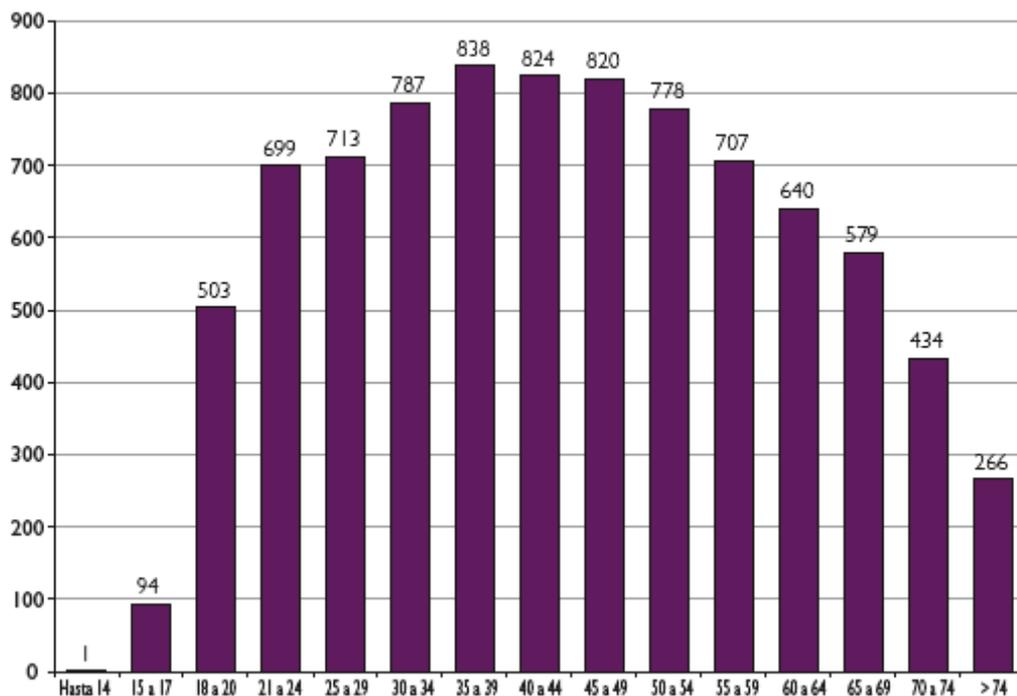
La edad, es un factor de riesgo que incide no sólo en la siniestralidad, tal y como hemos visto anteriormente, sino que también incide directamente en el comportamiento del conductor respecto al cumplimiento de la normativa de tráfico:

Grupos de edades	Hasta 24	25-34	35-44	45 a 54	55-64	65-74	más de 74
Censo conductores por 1000 hab	432	750	831	799	674	507	266
%conductores por edades	10%	18%	20%	19%	16%	12%	6%
Distribución de sanciones por grupos de edad	12%	31%	25%	18%	10%	3%	1%

Elaboración propia  
Fuente INE y DGT

El grupo de conductores con edades **entre los 25 y los 44 años** que representa el 38% del censo de conductores del 2010, **concentran el 56% de las sanciones.**

Censo de conductores por 1.000 habitantes. 2010



Fuente: INE

## 9. Infracciones de tráfico y accidentes de circulación

Tras haberse contemplado en el apartado anterior cuales son las infracciones que suponen detracción de puntos cometidas con mayor asiduidad por los conductores españoles, es importante conocer cómo y de qué manera afectan dichas infracciones en los accidentes de tráfico.

En la actualidad hay una gran cantidad de investigaciones que ponen de manifiesto que el aumento del riesgo de morir o resultar herido a consecuencia de un accidente de circulación se debe a una **velocidad inadecuada o excesiva, a conducir bajo los efectos del alcohol, a no utilizar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención para niños y el casco** (Elvik y Vaa 2004; Peden et al 2004).

Pero además de las infracciones señaladas, la distracción en el tráfico es otro riesgo que cada vez preocupa más, y es importante indicar que la mayor parte de las investigaciones y los trabajos realizados en esa área se centran principalmente en el uso del **teléfono móvil** mientras se conduce, como principal causa de distracción.

Las estadísticas demuestran que un alto porcentaje de conductores implicados en accidentes habían cometido alguna infracción en el momento de cometer el siniestro:

	% Conductores implicados en accidentes con víctimas que habían cometido alguna infracción									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carretera	68%	68%	67%	67%	65%	58%	59%	59%	58%	58%
Zona urbana	67%	77%	78%	79%	74%	75%	72%	72%	70%	71%
<b>Total</b>	<b>68%</b>	<b>73%</b>	<b>73%</b>	<b>73%</b>	<b>70%</b>	<b>67%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>65%</b>	<b>65%</b>

Fuente: DGT

En el año 2010, el 65% de los conductores implicados en accidentes habían cometido alguna infracción. En carretera el porcentaje de conductores infractores fue del 58%, mientras que en zona urbana fue del 71%.

### VELOCIDAD Y CONDUCCIÓN

Numerosos estudios concluyen que la velocidad es uno de los factores más prevalentes asociados con los accidentes de tráfico.

La velocidad supone realmente un problema de seguridad vial, dado que el número de muertos por accidentes debidos una velocidad inadecuada asciende a un 50%, y los heridos graves a más del 60%, deduciéndose de ello que la proporción de accidentes mortales cuando existe velocidad inadecuada es casi el doble a la que corresponde cuando la velocidad es la adecuada a la vía.

Los límites de velocidad tuvieron su origen en sucesivas etapas críticas en el suministro de combustible, que arrancaron en 1973. Estados Unidos, el país más afectado, fue también el más drástico, imponiendo un límite federal de 55 millas por hora. Sin pretenderlo, esa medida redujo considerablemente los accidentes y su gravedad (Rodríguez, 1996). La historia de la velocidad en España no es diferente a la del resto del mundo y, en la actualidad, se encuentra en los límites marcados por la mayoría de los países. Sin embargo, el debate sobre los mismos ha llegado a la calle: si las carreteras son sustancialmente mejores, lo mismo que los vehículos ¿por qué establecer límites de velocidad? ¿por qué consideramos la velocidad un importante factor de riesgo?

La respuesta parece clara: tanto a través de los datos estadísticos oficiales de organismos con competencias en materia de tráfico y seguridad vial, como de investigaciones de especialistas en el tema como Barjonet (1988; 1989; 1991), la velocidad inadecuada o excesiva se manifiesta como un claro factor de riesgo, ya que potencia el error humano en la conducción.

La velocidad amplifica el riesgo creado por otros factores, así como dificulta evaluar correctamente las situaciones. Además, es siempre un factor adicional de riesgo porque, en todos los casos, agrava las consecuencias de los accidentes.

Ir más rápido significa tomar decisiones en menos tiempo y, cualquier distracción, por momentánea que sea, puede desembocar fácilmente en un accidente.

### **Efectos negativos de la velocidad sobre el conductor**

Entre los efectos negativos de la velocidad, podríamos destacar los siguientes (Evans, 1970; Denton, 1980; Malaterre, 1977; Summala, 1980; Saad y Malaterre, 1983; Orban, Jos y Maes, 1984; Pascual, 1985; Montoro, 1990, 1993):

- Afecta al proceso de percepción visual: reduce el campo visual y dificulta la identificación de las señales y otros estímulos de la vía. En concreto, el tiempo invertido por el conductor para identificar las señales y otros elementos de la vía y reaccionar ante ellos es directamente proporcional a la velocidad a la que se circula. Si a 80 km/h, hay ya una pérdida del 35% de la visión, a partir de 140Km/h se produce un auténtico cataclismo perceptivo. El conductor pierde nitidez en la visión periférica y, con ello, la posibilidad de hacer una evaluación correcta de las distancias y velocidades. Al aumentar la velocidad disminuye el campo visual hasta convertirse en un ángulo de apenas 30 grados, produciéndose el efecto túnel, bien conocido y temido por los conductores profesionales (Edwards y Brackett, 1978), un efecto que impide apreciar cualquier circunstancia de peligro que proceda del entorno exterior de la carretera próximo a él. La velocidad altera significativamente la capacidad del individuo para procesar toda la información relevante del entorno.

- El exceso de velocidad repercute negativamente en la anticipación, dificulta la rectificación de la trayectoria y permite un menor control del vehículo. La velocidad nos resta esas milésimas de segundo a veces tan necesarias para eludir un obstáculo o evitar colisionar con el vehículo que nos antecede y hace que tengamos menos posibilidades de reacción frente a las distracciones. Por ejemplo, una distracción de un segundo circulando a 100Km/h supone que el vehículo circule sin control durante 28 metros. Lógicamente, cuanto mayor sea la velocidad a la que circulamos mayor será esta distancia de detención y más posibilidades tendremos de no poder resolver satisfactoriamente la situación de peligro.

- El exceso de velocidad repercute negativamente en la distancia de frenado. Por ley física, la distancia de frenado del vehículo está en proporción inversa al cuadrado de la velocidad. Ello significa que si se duplica la velocidad, se cuadruplica la distancia necesaria para detenerse totalmente. Cuanto mayor es la velocidad más difícil será detener el vehículo ante un obstáculo imprevisto. Por ello, cada pequeño exceso de velocidad, cuadruplica en la misma proporción la posibilidad de accidente y de agravar los efectos del mismo:

- Una detención brutal a 20 km/h contra una pared, equivale a una caída en vertical del vehículo desde una altura de 1,6 metros.

- Al doble de velocidad (40 km/h), sería equivalente a una caída desde 6,4 metros.

- Si doblamos la velocidad: a 80 km/h el coche caerá desde una altura de 25,6 metros.

- A 100 km/h será como si cayera desde 40 metros.

- Además, si la velocidad es excesiva, se producen a nivel psicológico ciertos efectos de enorme trascendencia para la conducción. El más evidente es el aumento en el nivel de activación, con los concomitantes cambios psicofisiológicos que redundan en una potenciación de la fatiga, un incremento de probabilidades de distracción y la aparición de respuestas emocionales de estrés y agresividad en algunos sujetos, con todos sus efectos derivados (Montoro, 1993).

Es un hecho constatado que las limitaciones de velocidad han sido un instrumento importante en la reducción de las tasas de accidentalidad.

Un análisis realizado en 1994 por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte concluyó que rebajar solamente 1Km/h podría significar una disminución de un 3% en la siniestralidad, si los conductores acataran los nuevos límites de velocidad.

El gráfico que se muestra a continuación muestra el porcentaje de accidentes en los que se apreció una velocidad inadecuada, en el periodo 2001-2010:

% de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada										
Tipo de vía	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autopista	16%	19%	17%	17%	16%	15%	14%	14%	14%	14%
Autoría	19%	21%	19%	21%	20%	17%	16%	16%	18%	19%
Vía convencional	24%	24%	24%	24%	26%	23%	21%	20%	20%	20%
Camino vecinal	34%	35%	32%	35%	35%	28%	34%	33%	31%	27%
Vía de servicio	25%	18%	22%	21%	20%	19%	20%	23%	18%	20%
Ramal de enlace	29%	26%	30%	29%	32%	30%	19%	14%	13%	9%
<b>Total (ctra+urbana)</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>16%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>14%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>

Fuente:DGT

## ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

Entre los fallos humanos que dan lugar a un accidente, el consumo de alcohol parece tener un especial protagonismo, ya que la frecuencia de alcoholemias positivas entre los accidentados es mayor que entre los no accidentados, es decir, aquellos que beben y conducen se ven más frecuentemente implicados en accidentes.

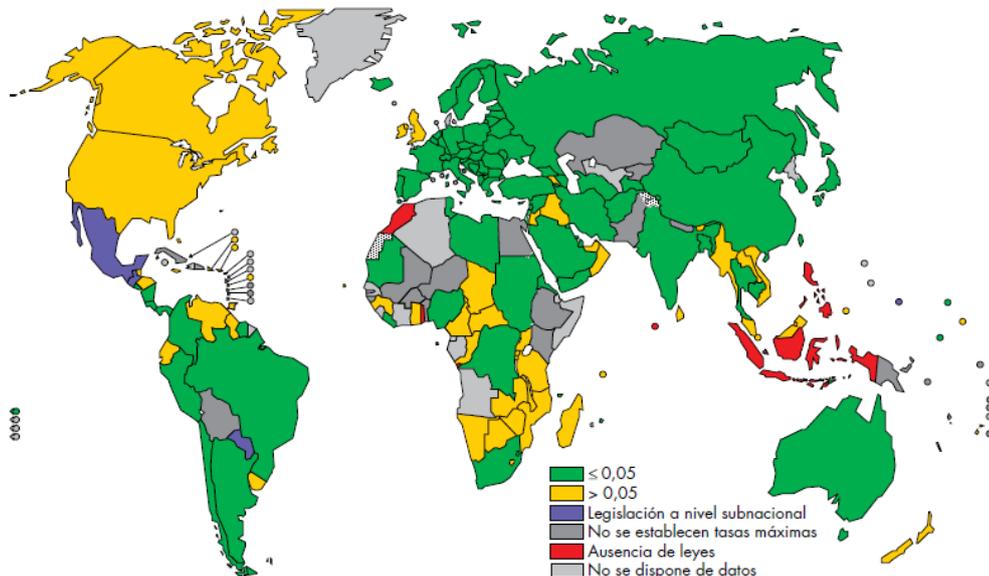
La causa de muerte más frecuente entre los 16 y 24 años es el accidente de tráfico con intoxicación alcohólica del conductor y a veces también de los acompañantes. Así, se estima que el alcohol está implicado entre el 30-50% de los accidentes mortales y entre el 15-35% de los que causan lesiones graves.

La conducción con 0,5 g/l de etanol en sangre supone casi el doble de probabilidad de sufrir un accidente de circulación respecto a la conducción sin ingestión de alcohol, aumentando dicha probabilidad progresivamente a partir de esta concentración; así con 0,8 g/l el riesgo es casi cinco veces mayor que el que presentan los que no han bebido alcohol.

Las tasas de alcoholemia actualmente en vigor (Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, publicado en el BOE 306, de 23 de diciembre, por encima de las cuales no se permite la circulación dependiendo del tipo de vehículo, son las siguientes:

- Como norma general se establece en 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre (o 0,25 mg por litro de alcohol en aire espirado) para personas que conducen vehículos y bicicletas.
- Para los vehículos destinados a transporte de mercancías de más de 3.500 kg, para los vehículos destinados al transporte de viajeros, servicio público, transporte de menores y escolar, de mercancías peligrosas o de servicios de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro de sangre (o 0,15 mg por litro de alcohol en aire espirado).
- Los conductores de cualquier vehículo, durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir, no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro de sangre (o 0,15 mg por litro de alcohol en aire espirado).

El mapa que se muestra a continuación muestra las tasas máximas de alcoholemia (g/dl) por países:



Fuente: OMS

Más del 90% de los países cuentan con leyes que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, pero sólo un 49% prevén legalmente una tasa límite de alcoholemia igual o inferior a 0,05 g/dl (0,5 gramos por litro de sangre, lo que equivale a 0,25 mg por litro de alcohol en aire espirado).

Sólo un 11% de los países establecen límites de alcoholemia inferiores para los conductores jóvenes o noveles.

### Efectos negativos de la alcoholemia sobre el conductor

El alcohol produce múltiples alteraciones en casi todas las capacidades psicofísicas de los conductores necesarias para conducir un vehículo sin riesgos.

El alcohol es una droga psicodépresa cuyo principal efecto en el comportamiento es la desinhibición conductual. Por ello, el hecho de que la conducta de las personas que han consumido alcohol sea externamente más activa no es realmente debido a que el alcohol tenga efectos excitantes, sino porque se han deprimido los centros cerebrales encargados de inhibir la conducta. Esto explica por qué los conductores bajo los efectos inmediatos del consumo de bebidas alcohólicas presentan brotes eufóricos que se traducen en una pérdida de la valoración del riesgo real incrementando las conductas imprudentes.

A partir de una alcoholemia de 0,5 g/l de sangre (0,25 mg por litro de alcohol en aire espirado) las alteraciones de las capacidades necesarias para conducir son evidentes y el riesgo de sufrir un accidente se ve incrementado considerablemente.

Son tantos los efectos que produce el alcohol en el conductor y las variables que pueden incidir en el proceso, que resulta muy difícil enumerarlas y describirlas todas de una manera completa. A continuación destacaremos las principales:

-Repercusiones sobre el comportamiento: en general, se puede decir que el conductor que ha bebido, infravalora los efectos y repercusiones que el alcohol tiene sobre su capacidad de rendimiento en la conducción. De este modo, el conductor que está bajo los efectos del alcohol suele tener una falsa seguridad en sí mismo, e incluso en ocasiones un sentimiento subjetivo de tener una mejor capacidad para conducir, incrementando de este modo su tolerancia al riesgo. Esto le lleva a tomar decisiones más peligrosas de lo habitual.

Diferentes estudios realizados al respecto, encuentran una relación clara entre el consumo de alcohol y las infracciones en la conducción. Entre los errores e infracciones más comunes realizadas bajo los efectos del alcohol estarían las siguientes:

- Detención en el carril sin causa justificada.
- No guardar la distancia de seguridad entre vehículos.
- Realizar giros con excesiva amplitud.
- Circular por un carril incorrecto.
- Circular invadiendo el carril contrario.
- Respuesta retardada a la señalización.
- Conducción errática y adelantamientos antirreglamentarios.
- Señalización e iluminación incorrecta de las maniobras.
- Circular por dirección prohibida.
- Salida de las zonas de circulación.

-Repercusiones sobre el procesamiento de la información: los efectos del alcohol sobre el organismo repercuten en una alteración significativa de los procesos de toma de decisiones, siendo éste uno de los factores más relacionados con la seguridad en la circulación. La conducción bajo los efectos del alcohol repercute en muchos más errores peligrosos, dado que es mucho más fácil malinterpretar las distintas situaciones que nos van surgiendo al volante, así como tomar decisiones equivocadas o fallar a la hora de ejecutar las decisiones tomadas.

-Alteraciones de las funciones sensoriales y perceptivas: una buena parte de las investigaciones sobre alcohol y conducción se ha centrado en las alteraciones de la visión. La investigación básica ha demostrado que el procesamiento de la información visual, en sus diversos niveles, se ve gravemente deteriorado por la acción del alcohol sobre el sistema nervioso, lo cual explica buena parte de los accidentes de tráfico en los que se ven implicados conductores o peatones con ciertos niveles de alcoholemia. Así, y comenzando por los niveles más inmediatos, se ha demostrado que el alcohol provoca serias disfunciones en el control óculo motor, tales como una reducción de la velocidad de los movimientos oculares, problemas de acomodación ocular a los cambios de luz y deslumbramientos, dificultades de concentración visual etc.

En general, con una alcoholemia de 0,2-0,5 g/l aparece dificultad en percibir correctamente luces y señales. A un nivel de 0,5-0,8 g/l comienzan a apreciarse de forma equivocada las distancias y las velocidades, además de que la capacidad de los ojos para adaptarse a condiciones de luz cambiante se reduce y la sensibilidad a la luz roja disminuye (lo que repercute en una dificultad para percibir los semáforos rojos y las señales luminosas en general).

Con tasas de alcoholemia superiores a 0,75-0,80 g/l aparecen cambios en los patrones de búsqueda visual y la percepción del brillo, además de que la constancia de la forma y del tamaño se ven seriamente deterioradas. Con 0,8-1,2 g/l se reduce el campo visual (fenómeno de la visión en túnel), existiendo además una seria perturbación de la capacidad de adaptación de los ojos de ambientes claros a oscuros, pudiendo ocurrir por tanto accidentes por deslumbramientos.

-Alteraciones en la atención: de todos los procesos psicológicos básicos relevantes para la conducción destacan, sin duda, los vinculados al control del mecanismo atencional. Cuando se está bajo los efectos del alcohol la atención general del conductor queda muy deteriorada, especialmente la capacidad para atender a dos fuentes de información simultáneamente (atención dividida), lo que da lugar a una especial proclividad a accidentes en situaciones complejas, tales como las zonas en las que hay mucha concentración de señales o en las incorporaciones, entre otras. Estos efectos se pueden ya observar con tan sólo 0,15 g/l de alcohol en sangre. Por otro lado, en numerosos estudios se ha comprobado que los conductores afectados por el alcohol tienden a focalizar su atención en el centro del campo visual, por lo que se produce un grave fallo a la hora de percibir los distintos elementos y los sucesos que se producen en el entorno de la vía.

Finalmente, no debemos olvidar que el alcohol es un producto fuerte depresor del sistema nervioso central, por ello suele disminuir el nivel de activación psicofisiológica del sujeto. Esto trae como consecuencia un decremento en el nivel de alerta, por lo que la capacidad de vigilancia del conductor y su resistencia a la monotonía se ven gravemente alteradas. Además, esta situación facilita la aparición de la fatiga y la somnolencia. Todo ello se relaciona con frecuentes distracciones y con una menor probabilidad de detectar a tiempo situaciones en las que se requiera una actuación inmediata del conductor, tales como un frenazo repentino del vehículo que nos precede.

-Trastornos y alteraciones psicomotrices: con concentraciones moderadas de alcohol se deprimen los centros cerebrales que controlan el equilibrio. Alcoholemias entre 0,5 y 1 g/l se asocian con alteraciones de la coordinación motora y a partir de 1,5 g/l ya se inducen serias dificultades para mantenerse en pie. En definitiva, en el conductor bebido puede aparecer descoordinación motora, bajo control de los movimientos de precisión, problemas de integración de la información sensorial y motriz, disminución notable del rendimiento muscular y alteraciones del equilibrio, con el consiguiente peligro para la conducción.

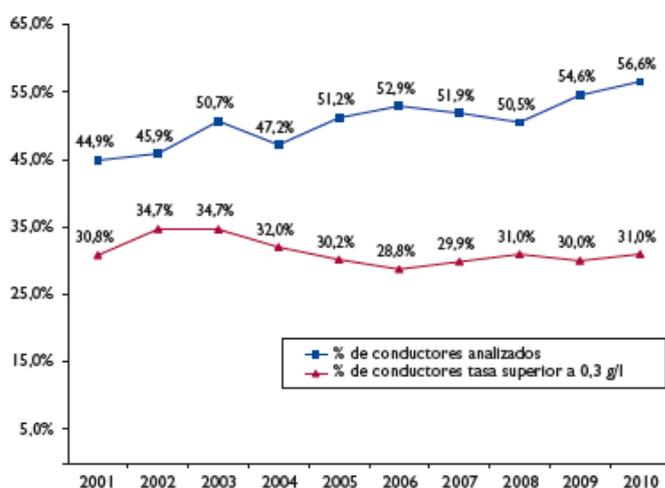
En la tabla que se muestra a continuación se aprecia claramente las importantes repercusiones que tiene el alcohol en las capacidades psicofísicas de los conductores, repercusiones que lógicamente varían en función de la cantidad de alcohol consumido:

#### 14. Alteraciones de la capacidad de conducción y del rendimiento psicomotor

Concentración de alcohol en sangre g/l	Signos y síntomas clínicos
<0,3 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se demuestra alteración o es muy leve</li> </ul>
0,3-0,5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borrachera leve</li> <li>Afectación leve del rendimiento psicomotor</li> <li>Reducción percepción luces</li> <li>Distorsión percepción distancias</li> <li>Disminución campo visual (efecto túnel)</li> </ul>
0,5-1 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borrachera moderada</li> <li>Deterioro moderado del rendimiento psicomotor</li> <li>Alteración coordinación manual</li> <li>Deterioro percepción luz roja</li> <li>Aumento del tiempo de reacción</li> <li>Impulsividad y agresividad al volante</li> </ul>
1-2 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borrachera intensa</li> <li>Deterioro grave del rendimiento psicomotor</li> <li>Conducción temeraria por poca apreciación del riesgo</li> <li>Reducción de la agudeza visual</li> <li>Reducción de la visión periférica y de recuperación al deslumbramiento</li> <li>Visión borrosa</li> <li>Falta de coordinación de movimientos</li> </ul>
2-3 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borrachera completa</li> <li>Deterioro muy grave del rendimiento psicomotor</li> <li>Visión muy borrosa</li> <li>Incoordinación grave</li> </ul>
3-5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coma</li> <li>Imposibilidad de conducir</li> </ul>
> 5 g/l	<ul style="list-style-type: none"> <li>Muerte</li> </ul>

Fuente: Elaboración Comisión Clínica DCPNSD.

#### Conductores fallecidos a los que se les ha realizado análisis toxicológico



En el periodo 2001-2010 el porcentaje de conductores analizados sobre el total de fallecidos ha pasado del 44,9% en 2001 al 56,6% en 2010. El porcentaje de conductores cuya tasa de alcohol era superior a 0,3 g/l ha sufrido variaciones entre 2001 y 2010: existe un incremento entre 2001 y 2003, seguido de un descenso entre 2003 y 2006; un repunte de un punto porcentual en 2009 (30%), siendo el porcentaje de conductores fallecidos en 2010 del 31%.

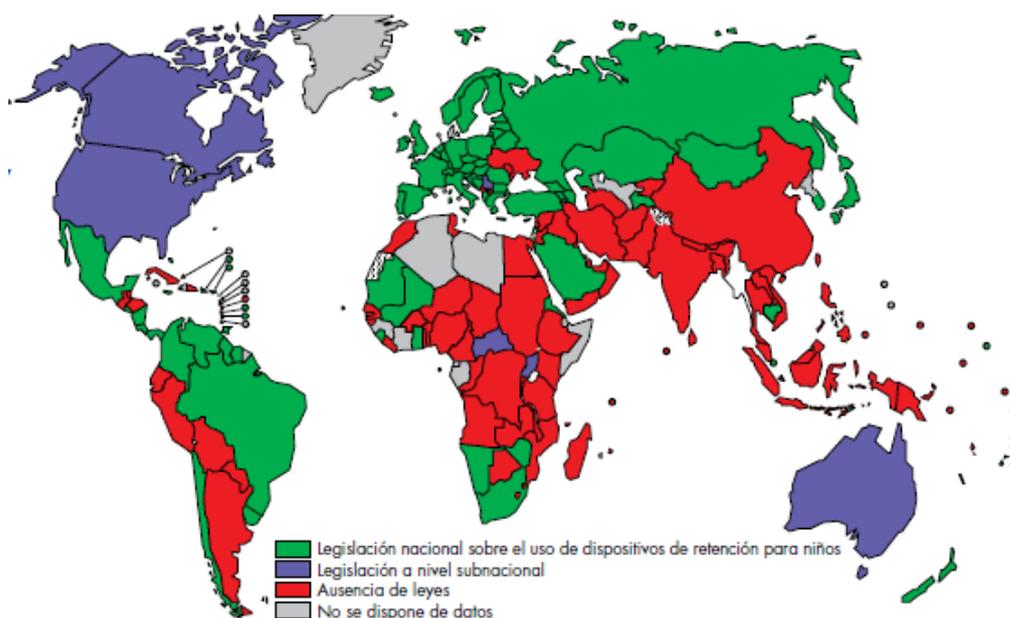
## EL CINTURON DE SEGURIDAD Y CONDUCCIÓN

El cinturón de seguridad reduce el riesgo de defunción entre los pasajeros de los asientos delanteros en un 40%-50% y puede disminuir el número de muertes entre los ocupantes de los asientos traseros entre un 25% y un 75% (OMS 2009).

Los cinturones no sólo evitan lesiones producidas por golpes contra el interior del vehículo ni sirven únicamente en colisiones frontales. Sin él, en los accidentes con vuelco hay muchas probabilidades de que el ocupante salga despedido del vehículo –manteniendo casi la misma velocidad que éste llevaba antes del impacto- o de caer sobre otro ocupante, aplastándolo con su peso. Sólo el 38% de los países de ingresos bajos y el 54% de los países de ingresos medianos exigen la utilización del cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros.

De los 59 países en los que se fabrican o montan automóviles, más de una cuarta parte (29%) no exigen la colocación de cinturones tanto en los asientos delanteros como en los traseros.

El mapa que se muestra a continuación muestra la legislación sobre la utilización del cinturón de seguridad por países:



Fuente: OMS

## Utilización de dispositivos de retención para niños

En caso de accidente, la utilización de dispositivos de retención para niños, puede reducir el número de defunciones entre los lactantes en no menos de un 70% y entre los niños de corta edad entre un 54% y un 80%. (OMS 2009)

Los sistemas de retención debidamente diseñados sujetan al niño de tal modo que corre un menor riesgo de padecer traumatismos graves.

Sólo el 20% de los países de ingresos bajos cuentan con una legislación nacional sobre el uso de dispositivos de retención para niños, en claro contraste con los países de ingresos altos, donde esa proporción es superior al 90%.

En la tabla que se muestra a continuación se observa el porcentaje de muertos en carretera y zona urbana que no utilizaban el cinturón de seguridad en España, en el periodo 2003-2010:

### Muertos. CARRETERA

No utilizaban cinturón

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
37%	36%	32%	39%	26%	23%	22%	23%

### Muertos. ZONA URBANA

No utilizaban cinturón

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
39%	42%	47%	32%	44%	37%	34%	35%

Fuente: DGT

## EL CASCO Y LA CONDUCCIÓN

La cabeza es la parte del cuerpo más frágil y la que sufre más lesiones en los accidentes de "dos ruedas"

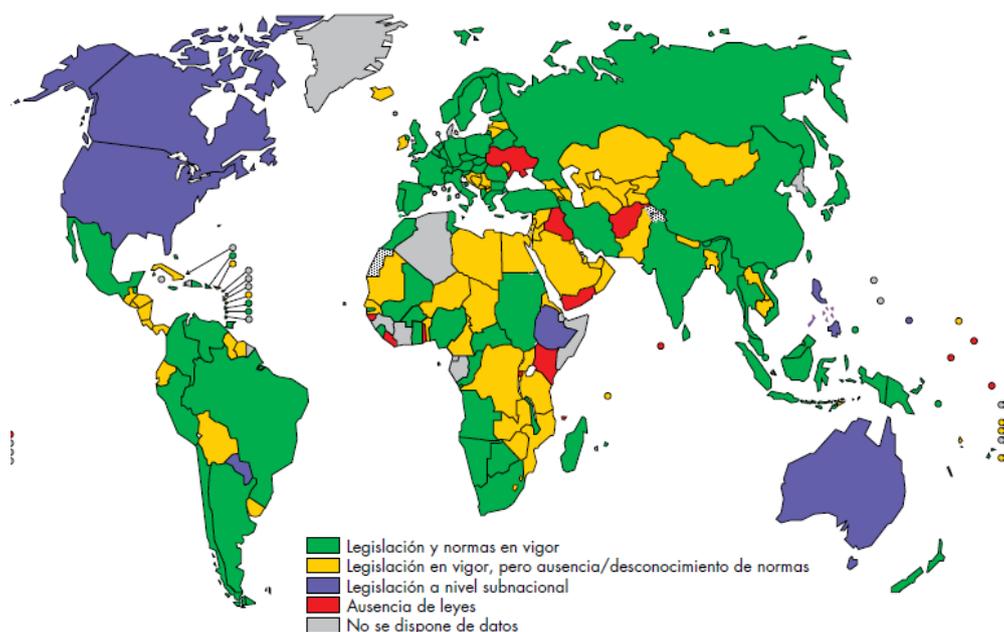
Los conductores de motocicletas que usan casco pueden reducir sus probabilidades de morir en cerca de un 40% y el riesgo de sufrir traumatismos graves en más de un 70%. (OMS 2009)

En más del 74% de los países, la utilización del casco es obligatoria para los conductores y pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, en todas las vías de tránsito, con independencia de la cilindrada.

Un 43% de los países no establecen normas de homologación para los cascos.

Sólo el 40% de los países tienen en vigor leyes sobre la utilización del casco en motocicletas que se aplican tanto a los conductores como a los pasajeros y que exigen que los dispositivos en cuestión se ajusten a una determinada norma nacional o internacional

El mapa que se muestra a continuación muestra la legislación sobre la utilización del casco en motocicletas por países:



Fuente: OMS

En la tabla que se muestra a continuación se observa el porcentaje de motoristas muertos en carretera y zona urbana que no utilizaban el casco en **España**, en el periodo 2003-2010:

#### Muertos. CARRETERA

No utilizaban casco en motocicleta  
No utilizaban casco en ciclomotor

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
No utilizaban casco en motocicleta	10%	11%	8%	7%	7%	5%	3%	6%
No utilizaban casco en ciclomotor	46%	45%	47%	34%	28%	32%	27%	24%

#### Muertos. ZONA URBANA

No utilizaban casco en motocicleta  
No utilizaban casco en ciclomotor

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
No utilizaban casco en motocicleta	19%	18%	19%	16%	16%	16%	13%	9%
No utilizaban casco en ciclomotor	27%	34%	34%	36%	28%	14%	18%	24%

Fuente: DGT

## EI MÓVIL Y LA CONDUCCIÓN

Hablar por teléfono mientras se conduce es la principal causa de distracción al volante.

La OMS en su informe del año 2011 denominado “Teléfonos móviles, un problema creciente en la distracción de los conductores” considera que cuando

el conductor habla por el móvil, tiene que dividir su atención entre una “tarea principal”, conducir, y una “secundaria”, hablar por teléfono.

Pero si hablar resulta peligroso, lo es mucho más, enviar mensajes de texto. Así, la OMS recoge en su informe que, según un estudio experimental realizado entre conductores que enviaban o leían mensajes de texto, el tiempo que los conductores desviaban la mirada de la carretera aumentaba en un 400 por ciento más de los casos, invadían el carril adyacente en un 28 por ciento más de los casos, así como hacían cambios incorrectos de carril en un 140 por ciento más de los casos. De igual modo, los conductores que enviaban o leían mensajes de texto intentaban compensar la distracción aumentando la distancia de seguridad entre vehículos o reduciendo la velocidad.

En España, la distracción aparece como factor concurrente en un 39% de los accidentes. En carretera la distracción se presenta como factor en un 45% de los casos y en zona urbana en un 33%.

En el 2009, más de 5.400 personas murieron y otras 448.000 sufrieron lesiones en accidentes vehiculares atribuidos a un conductor distraído. Cerca de 1.000 de las muertes y 24.000 lesiones por estos accidentes se debieron principalmente a la distracción causada por el uso de teléfonos móviles (National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts: Distracted Driving 2009. DOT HS 811 379).

### **Áreas en el comportamiento del conductor que se ven afectadas por el uso del teléfono móvil:**

El uso del teléfono móvil puede hacer que el conductor:

- aparte la vista de la carretera (distracción visual);
- aparte la mente de la carretera (distracción cognitiva);
- quite las manos del volante (distracción física).

También puede producirse distracción auditiva, provocada por el timbre de un teléfono que suena, aunque la duración de esa distracción suele ser más corta que en el caso de otras distracciones.

El uso del teléfono móvil puede afectar al desempeño de la conducción con respecto a una serie de tareas, dando lugar a lo siguiente:

- incremento del tiempo de reacción para detectar y responder a acontecimientos inesperados relacionados con la conducción;
- reducción de la capacidad para mantener una posición correcta en el carril;
- reacciones de frenado más lentas con frenadas más intensas y distancias de parada más cortas;
- reducción de la capacidad para mantener la velocidad adecuada (esto es, normalmente se circula más despacio);
- incremento del tiempo de reacción ante las señales de tráfico o no reparar en ellas;

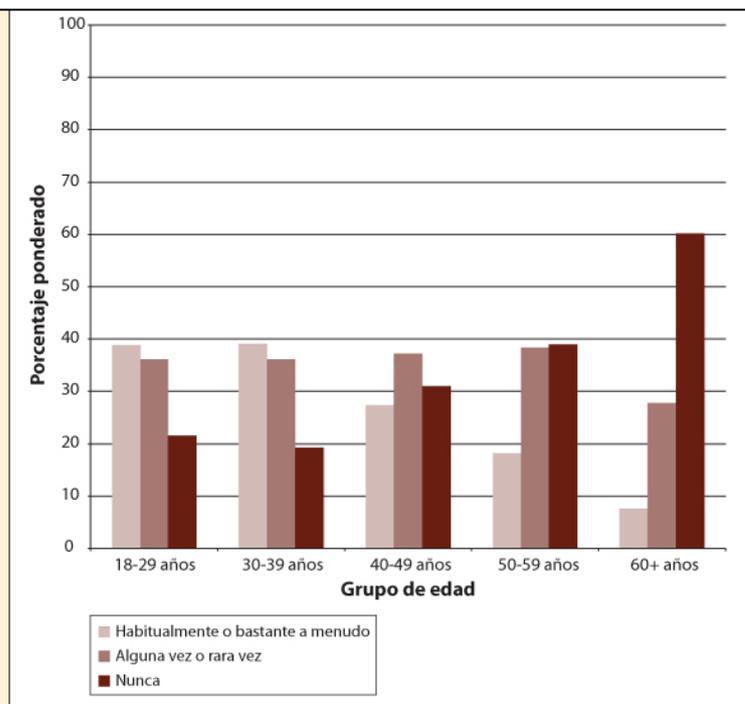
- reducción del campo de visión (es decir, el conductor suele mirar más hacia delante que a la periferia o por los espejos);
- reducción de la distancia de seguridad;
- calcular mal el espacio necesario en el flujo circulatorio para incorporarse con suficiente tiempo a la circulación de forma segura;
- reducción de la percepción del conductor de lo que ocurre a su alrededor.

El peligro de que la distracción tenga efectos en la conducción depende de distintos factores, tales como:

- la complejidad de la tarea distractora;
- su duración;
- su frecuencia;
- la situación de la carretera.

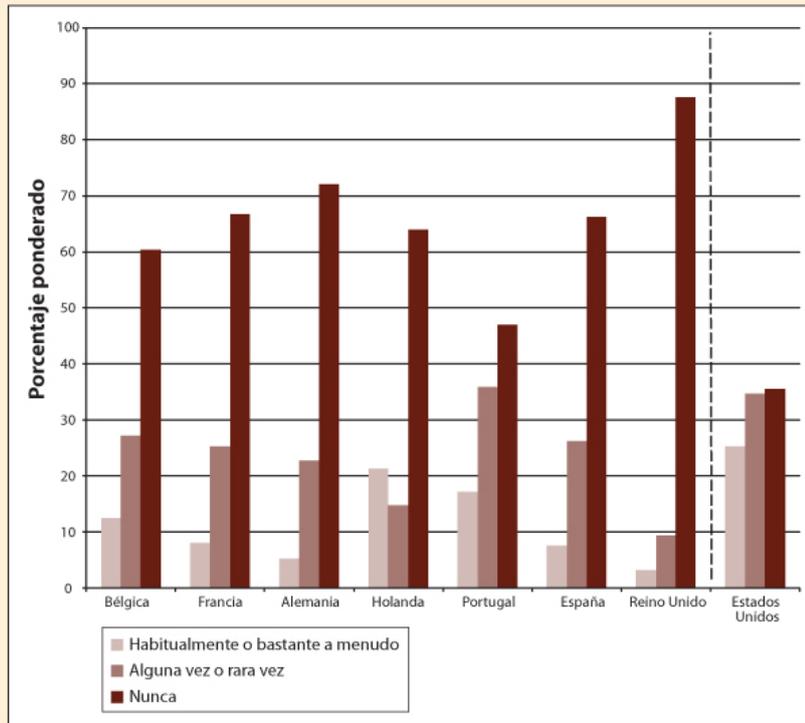
Los gráficos que se muestran a continuación informan del uso del teléfono móvil para hablar y enviar mensajes de texto tanto en los Estados Unidos como en varios países de Europa (Porter Novelli. (2010). HealthStyles 2010 Survey. Unpublished raw data. Washington, DC: Adam Burns; Porter Novelli. (2010). EuroPNStyles 2010 Survey. Unpublishedraw data. London, England: Melissa Taylor.:

**Uso del teléfono móvil al conducir en los últimos 30 días\* por grupos de edad, Estados Unidos 2010**



\*A los conductores se les preguntó: "En los últimos 30 días, ¿qué tan a menudo habló por su teléfono celular mientras manejaba?" Fuente: Healthstyles, otoño de 2010

## Uso del teléfono móvil al conducir en los últimos 30 días\*, conductores mayores de 18 años, Europa y Estados Unidos, 2010



\* A los conductores se les preguntó: "En los últimos 30 días, ¿qué tan a menudo habló por su teléfono celular mientras manejaba?" Fuente: EuroPNStyles, 2010 para países europeos & Healthstyles, 2010 para los Estados Unidos

### El uso del móvil sin manos libres y con manos libres

A medida que se expande el mercado de los teléfonos móviles y avanza la tecnología, se van desarrollando teléfonos móviles con tecnología de manos libres y otras prestaciones, como por ejemplo la activación por voz y la marcación rápida, con el fin de reducir la distracción física ligada al uso del teléfono móvil.

Determinar si los móviles con manos libres tienen un efecto menor sobre el comportamiento del conductor, que los teléfonos sin manos libres es un tema que se investiga cada vez más. Si bien los teléfonos sin tecnología de manos libres generan distracción física, al tener que sujetar el teléfono, según diferentes estudios, utilizar teléfonos con manos libres también tiene efectos negativos en distintos aspectos de la conducción (sobre todo, aumento del tiempo de reacción) que son similares al uso de un teléfono sin manos libres.

Se ha observado que el uso de teléfonos con dispositivos de manos libres durante la conducción reduce la vigilancia visual de los instrumentos del vehículo y de la situación del tráfico en general, y afecta negativamente a la capacidad para controlar el vehículo.

Esos datos llevan a pensar que, en lo que respecta al desempeño de la conducción, no es más seguro utilizar teléfonos con manos libres que sin manos libres.

Si bien tal afirmación parece ir en contra del sentido común, los datos disponibles según los cuales lo que más afecta al desempeño de la conducción es la distracción cognitiva, podrían explicar por qué el uso del teléfono móvil con manos libres puede ser una causa de accidente tan probable como utilizar un móvil sin manos libres.



## 10. El seguro de retirada de carné en España

Desde la entrada en vigor en el año 2006 de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducir por puntos, modificándose el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, la gran mayoría de entidades aseguradoras incluyeron distintas coberturas para asegurar, en mayor o menor medida, las consecuencias que para sus asegurados conllevaría la pérdida de puntos o la pérdida de su permiso de conducir.

Este tipo de seguros son interesantes para los conductores profesionales, puesto que la indemnización que les ofrece su compañía de seguros servirá para garantizar sus ingresos durante el tiempo en el que tienen retirado u revocado el permiso o licencia de conducir.

Pero también resulta interesante este tipo de seguros para aquellas personas a las que resulte imprescindible conducir o utilicen su vehículo diariamente, ya que en estos casos, la indemnización servirá para hacer frente a los gastos de transporte público o privado que pudiesen contratar durante el periodo de suspensión u revocación de su permiso o licencia de conducir.

El objetivo de esta cobertura consiste en garantizar al asegurado su capacidad de desplazamiento en los casos en los que se vea privado de su carné de conducir.

Los productos, muy similares entre sí, se diferencian en la cuantía del pago de las indemnizaciones y en el periodo de cobertura. Respecto al pago de las indemnizaciones, la oferta de las aseguradoras incluye subsidios de pago diario o mensual, aunque la mayoría se decantan por una fórmula por la que la indemnización dependa de la cantidad contratada.

### **COBERTURAS**

A continuación paso a detallar cuales son y en qué consisten las coberturas más habituales:

#### **a) Pago de un subsidio mensual por retirada temporal del permiso y revocación del permiso por pérdida de puntos:**

Se procede al pago de un subsidio mensual hasta el límite máximo fijado en las Condiciones Particulares, en los casos de retirada temporal del permiso de conducir, decretada por sentencia judicial firme recaída con motivo de un hecho de la circulación que sea originado exclusivamente por imprudencia, culpa o negligencia del Asegurado.

El importe de subsidio que se paga al asegurado se calcula en base al tiempo que dura la retirada del permiso de conducir sin que en ningún caso pueda exceder del número de meses garantizados en las Condiciones Particulares de la póliza.

No es objeto de este seguro el subsidio por la privación del permiso de conducir decretada por sentencia judicial firme dictada con motivo de un delito contra la seguridad del tráfico o por cualquier hecho intencional o doloso.

Cuando por la aplicación de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el Asegurado pierda la totalidad de los puntos que legalmente tenga asignados, y a consecuencia de ello se produzca la revocación de su permiso de conducir, se le abonará en concepto ayuda económica en caso de revocación, el subsidio mensual contratado cuyo importe figura en las Condiciones Particulares, durante el plazo que dure la revocación del carné de conducir.

**b) Gastos de matriculación a cursos de recuperación parcial:**

Se abona el coste del curso de recuperación parcial de puntos, siempre que la pérdida de éstos sea debida a infracciones cometidas con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de la póliza

**c) Gastos de matriculación a cursos de recuperación del permiso o licencia de conducir:**

Se abonan los gastos necesarios para la recuperación del permiso o licencia de conducir (coste del curso, tasas de examen en Tráfico, revisión médica)

**d) Búsqueda en Boletines Oficiales:**

Se trata de localizar las sanciones publicadas en los Boletines Oficiales y TESTRA (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico). Cabe señalar que las sanciones que la Administración publica en los Boletines Oficiales y en el Testrason sólo aquéllas que no se han podido notificar en el domicilio del interesado.

**e) Asistencia Jurídica Telefónica:**

Mediante esta garantía se pone a disposición del Asegurado un abogado que le presta asesoramiento sobre cualquier cuestión relacionada con el tráfico y circulación de vehículos a motor.

**f) Recursos de Multas en vía administrativa:**

Consiste en la elaboración y presentación de cuantos escritos sean necesarios para la defensa frente a los procedimientos sancionadores en materia de seguridad vial.

**g) Recursos de Multas en vía contencioso administrativa:**

Consiste en la defensa en vía contenciosa administrativa frente a los procedimientos sancionadores en materia de seguridad vial.

## **CAPITAL ASEGURABLE**

Tratándose de un seguro destinado a paliar las pérdidas económicas, el capital de subsidio asegurable en ningún caso puede superar la media de los ingresos mensuales que obtenga el asegurado en el ejercicio de su oficio o profesión, con el fin de que el presente seguro no pueda ser en ningún caso objeto de enriquecimiento injusto.

Por ello, si el capital de subsidio asegurado supera los ingresos mensuales medios citados anteriormente, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma asegurada y de la prima, debiendo devolver el Asegurador el exceso de las primas percibidas.

Salvo petición expresamente en contra del Tomador del seguro, el capital asegurado fijado en las Condiciones Particulares y su correspondiente prima, serán automáticamente modificados al vencimiento de cada anualidad de seguro, en función de las variaciones que experimente el Índice de Precios al Consumo.

## **SOBRESEGURO**

En el caso de que exista más de un seguro garantizando un subsidio por privación temporal del permiso de conducir (conurrencia de seguros), y por tal motivo se produzca en conjunto un sobre seguro, la póliza cubrirá únicamente la parte proporcional que corresponda a su prestación garantizada en relación con las otras pólizas suscritas, sin que el cuantía de las indemnizaciones de todas ellas pueda sobrepasar la pérdida realmente sufrida, estimada en relación a los ingresos medios mensuales del Asegurado.

## **DEFINICIÓN DEL SINIESTRO**

En este tipo de seguros hay que diferenciar la definición del siniestro en función de si se trata de declarar un parte de subsidio o ayuda económica en caso de revocación, o de si se trata de un parte de defensa de multas:

Para las garantías de subsidio o ayuda económica en caso de revocación: se entiende por siniestro toda privación temporal del permiso de conducir ajena a la voluntad del asegurado y lesiva para el mismo, producida estando en vigor la póliza y que implique el derecho al pago del subsidio garantizado. Dicha privación debe dimanar de un hecho ocurrido durante la vigencia de este seguro.

Para las garantías de Defensa de multas: se entenderá producido el siniestro en el momento en que se haya realizado o se pretenda que se ha realizado el hecho punible o sancionable.

## **10.1. Análisis sobre la comercialización y cobertura del producto de retirada de carné en 22 entidades aseguradoras españolas**

En el mes de abril de 2007 (transcurridos nueve meses desde la entrada en vigor del permiso por puntos en España) la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, realizó un estudio al objeto de disponer de una mayor información sobre la puesta en práctica de esta cobertura. Para ello solicitó la colaboración de 22 entidades aseguradoras, y las sometió a cuestionario, obteniendo las siguientes conclusiones:

### **PERFIL DE LA COBERTURA**

Respecto a las coberturas que ofrece el Mercado asegurador en relación con el permiso por puntos destacan las siguientes (ya analizadas en el apartado anterior):

1. Subsidio o Ayuda económica por pérdida del carné de conducir.
2. Pago de las tasas de la prueba de conocimientos para la recuperación del permiso de conducir, y de los costes de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
3. Defensa de Multas en vía administrativa y contencioso-administrativa.
4. Asesoramiento jurídico.
5. Búsqueda en Boletines Oficiales de posibles sanciones contra asegurados.

De las 22 entidades que participaron en el estudio, 19 asumen la cobertura de indemnización o subsidio por retirada del carné de conducir, la mayoría para toda categoría de conductores (profesionales y no profesionales) y una, exclusivamente para conductores profesionales. De las 19 que la asumen, 14 la ofrecen como garantía opcional y 5 la incluyen para todos los vehículos automóviles o para alguna de las distintas categorías.

El resto de las coberturas son asumidas por la práctica totalidad de las compañías participantes en el estudio.

#### **1.1 Subsidio o Ayuda económica por pérdida de carné. Rango de la indemnización:**

Las indemnizaciones abonadas oscilan entre los 150 euros al mes hasta los 1800 euros mensuales, siendo el rango habitual entre los 300 y los 600 euros por mes. A partir de 600 euros al mes, solamente se ofrece a conductores profesionales, puesto que son los que la pérdida del carné les supone un considerable perjuicio económico.

El plazo máximo que se ofrece varía desde los 3 meses a los 36, sin embargo ambos supuestos son excepcionales, siendo lo habitual entre 12 y 24 meses, rango en el que se posicionan la inmensa mayoría de las entidades. Al igual que en la cuantía de la indemnización, los periodos de tiempo más amplio quedan reservados exclusivamente para los conductores profesionales.

### **1.1.2 Cálculo de las tasas de prima**

La mayoría de las entidades aplican una prima lineal, no segmentada en función de diversos parámetros. Sin embargo, algunas utilizan la segmentación por tipo de vehículo, tipo de conductor, iguales criterios a los utilizados en la garantía de responsabilidad civil o en base a la cuantía del capital contratado.

Cuatro de ellas han utilizado las estadísticas publicadas por la Dirección General de Tráfico sobre retiradas del permiso de circulación, no obstante, este dato es sesgado desde el momento que la nueva Ley publicada en el año 2005, prevé nuevos motivos de retirada del carné y es altamente probable de que los antiguos datos queden obsoletos.

Tres de las entidades consultadas destacan que este riesgo lo reaseguran al 100%.

### **1.1.3 Selección del riesgo**

En la mayoría de las respuestas se reconoce que no existe ninguna acción previa a la contratación para realizar una selección del riesgo.

Solamente tres entidades solicitan información del estado de los puntos del asegurado, y en el caso de que sean menos de 4 ó de 8 puntos, no admiten el riesgo.

Una de las entidades que utiliza criterios para la selección del riesgo, se basa en posibles sanciones impuestas antes de la contratación del seguro, infracciones de la normativa de ordenación del transporte terrestre de mercancías, conducción habiendo sido privado del carné de conducir anteriormente, etc.

### **1.1.4 Pólizas que incorporan la cobertura de subsidio o ayuda económica en caso de revocación a finales de 2006**

Existen 5 compañías con un importante volumen de pólizas que incorporan esta garantía.

Para el resto de entidades supone menos del 10% y en la mayoría de los casos oscila entre el 2% y el 5%.

### **1.1.5 Siniestralidad**

Se entiende por siniestralidad la frecuencia o índice de siniestros que se producen y se declaran a una Compañía de seguros. Se diferencia del riesgo en que la siniestralidad expresa una certeza, mientras que el riesgo se relaciona con la probabilidad de ocurrencia de un evento.

La siniestralidad media no supera el 5%, destacando dos entidades que tuvieron a finales del pasado ejercicio una siniestralidad en esta cobertura del 36 y del 37% respectivamente.

## **2. Subvención de cursos de recuperación parcial de puntos y de recuperación del carné**

Casi todas las entidades incluyen esta garantía, excepto tres. De las que la incorporan, lo habitual es admitir cualquier tipo de vehículos, alguna excluye motocicletas.

### **2.1. Rango de la indemnización**

Las indemnizaciones tienen como finalidad el abono de los cursos de reeducación vial y pago de las tasas para reobtener el carné de conducir, siendo el abanico habitual de 200 a 500 euros máximo.

Sobre el cálculo de la tasa de prima y medidas de selección del riesgo, las entidades aplican los mismos criterios que los expuestos en los apartados 1.1.2 y 1.1.3.

### **2.2. Pólizas que incorporan la cobertura del pago de cursos a finales de 2006**

Un número importante de entidades repiten las respuestas el apartado 1.1.4., pues incluyen esta garantía en las mismas pólizas que cubren la retirada del carné y la subvención mensual correspondiente. Una entidad sí incorpora esta cobertura en el 45% de su cartera de autos y no la subvención por retirada del carné.

En el lado opuesto están dos entidades, que no incorporan esta cobertura y sí cubrían la subvención por retirada del carné, aunque con un volumen de contratación insignificante. Otra entidad incluye esta cobertura en el 100% de las pólizas de autos, siendo gratuito el primer año y cobrando 3 euros el siguiente.

### **2.3. Siniestralidad**

En esta garantía lo habitual es no haber tenido siniestralidad, solamente una entidad tuvo un ratio de siniestralidad inferior del 2%, y las entidades que tienen el riesgo reasegurado afirman no tener esta información.

## **PAPEL DE LAS ENTIDADES EN LA SENSIBILIZACIÓN DEL CONDUCTOR EN SEGURIDAD VIAL**

La opinión generalizada es que las entidades pueden coadyuvar a incrementar la seguridad del tráfico y la conducción responsable, siendo iniciativas que deben ser impulsadas desde el área que gestione la Responsabilidad Social Corporativa.

Varias entidades consideran necesario que estas acciones estén coordinadas e impulsadas desde la patronal UNESPA.

Otras sociedades destacan su participación con organismos públicos, en especial la Dirección General de Tráfico y organismos similares con competencia autonómica.

Una entidad entiende que debe ser exclusivamente el Estado quien realice esta labor de concienciación.

Dos entidades destacan la labor de las Administraciones Públicas, aunque sin descartar la cooperación de las aseguradoras.

## **PLANES DE SEGURIDAD VIAL PARA LOS ASEGURADOS**

La respuesta más repetida por las entidades indica su compromiso y participación directa en proyectos o realidades de cursos de formación, folletos informativos, concienciación desde la página web de la entidad, acuerdos con centros especializados en formación.

En el lado contrario nos encontramos con aquellas entidades que no han iniciado ninguna actuación en esta línea, concretamente, cuatro de las 22 entidades.

## **POSIBLE RIESGO MORAL IMPLÍCITO EN LA COBERTURA ANALIZADA**

Las 22 entidades se reparten al 50% entre las que consideran que sí conlleva riesgo moral esta cobertura y las que opinan que no es así.

Muchas de las que debatieron su existencia y decidieron no obstante su cobertura, destacan que lo limitado de la indemnización que aseguran neutraliza la posible existencia de riesgo moral, pues las pérdidas que sufre quién soporta la sanción, son inferiores a la compensación económica, de carácter exclusivamente paliativo.

## **POSIBLE EXISTENCIA DE ENRIQUECIMIENTO INJUSTO**

Como en el caso anterior, las respuestas entre quienes consideran que se puede producir un enriquecimiento injusto y las entidades que entienden que no puede ser así, se dividen al 50%, aunque no coinciden las mismas entidades que en el apartado anterior.

Sin embargo el posible enriquecimiento injusto se considera muy limitado en base a la mínima cuantía de las indemnizaciones, en especial para los conductores no profesionales.

## **COBERTURAS QUE COADYUVAN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS ORIENTADAS A LA DISMINUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD**

Las coberturas que compensan el coste de los cursos en seguridad vial y reciclaje en el caso de retirada de carné, las bonificaciones en la prima de seguro a los conductores con un nivel de siniestralidad nulo o bajo, sistema bonus-malus, y la incorporación de nuevas tecnologías, en especial las que

permitiría aplicar el sistema PAYD- Pay As You Drive, permitirían incentivar la conducción más prudente por medio de una sustancial rebaja de las tarifas de prima para los mejores conductores. Este innovador sistema PAYD, requiere la aplicación de tecnología GPS(Global Positioning System), por medio de la cual la entidad puede calcular mensualmente la prima en base a la frecuencia de uso del vehículo, los horarios y los lugares en los que se utiliza, esto es, la prima se basa en los hábitos de conducción individuales de cada cliente.

### **POLÍTICA DE RENOVACIONES PARA AQUELLOS ASEGURADOS QUE PERCIBAN SUBSIDIO POR RETIRADA DEL CARNÉ.**

Entre las 19 entidades que asumen este riesgo, 9 utilizarán dicha información para aplicar una posible subida de primas o para no renovar, en función de la gravedad de la infracción cometida.

Renovarían las pólizas con igual prima, o al menos no incrementándola por el motivo objeto de análisis, cuatro entidades.

Por último, una entidad sometería a un análisis individualizado cada caso y en función del motivo de la pérdida de puntos decidiría el incremento o mantenimiento de la prima, o en los casos más graves la no renovación.

**<sup>1</sup> (\*) Riesgo moral: en el caso que nos ocupa, el conductor relajará el cumplimiento de sus obligaciones sabiendo que, en caso de incumplimiento, los posibles perjuicios que debería soportar son compensados por un tercero, incluso sobre compensados percibiendo finalmente un beneficio por su incumplimiento.**

## 11. Nuevas oportunidades de venta del seguro de retirada de carné

Hasta ahora hemos hablado de la respuesta que el sector asegurador español ofrece cuando conductores profesionales y particulares se vean privados de una parte o de la totalidad de su saldo de puntos.

Sin embargo, dicha necesidad no sólo la vio el mercado asegurador en su día creando los seguros de retirada de carné, sino que es ahora el legislador quien aconseja la suscripción de un seguro de retirada de carné en el caso de empresas y conductores profesionales.

Concretamente, el 29 de marzo de 2012 el Ministerio de Empleo y Seguridad Social publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de 13 de marzo de la Dirección General de Empleo por la que se registra el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, y en el que llama la atención el lugar destacado que se da a los seguros de retirada de carné, que se convierten en una herramienta a manos de las empresas y de trabajadores, destinada a paliar las consecuencias económicas que supone el estar inhabilitado para la conducción durante un periodo determinado (capítulo X, art 54).

Concretamente el legislador establece lo siguiente:

**Las empresas de 25 o más trabajadores** que tengan conductores profesionales a los que se les ha inhabilitado para conducir durante un periodo que no exceda de 6 meses, están obligadas a:

- a. Recolocar a sus trabajadores en otro puesto de trabajo, o bien,
- b. **Contratar un seguro a favor de estos trabajadores**, por el que se les garantice el abono durante el periodo de inhabilitación, de la cantidad equivalente al 75% del salario percibido el año natural inmediato anterior. En este caso, el contrato de trabajo del conductor profesional, quedará suspendido, con reserva de puesto de trabajo, durante el tiempo que dure la inhabilitación, sin derecho a remuneración.

La prima de dicho seguro será satisfecha íntegramente por las empresas.

Queda excluido de lo anterior los casos en los que la inhabilitación para conducir sea consecuencia del consumo de drogas o de las ingestión de bebidas alcohólicas.

**Las empresas de menos de 25 trabajadores** no están obligadas a recolocar al trabajador, sino que suspenderán su contrato de trabajo, con reserva de puesto de trabajo, durante el tiempo que dure la inhabilitación, no teniendo derecho el trabajador a remuneración alguna. Ahora bien, en estos casos:

**a. El conductor podrá contratar, individual o colectivamente, un seguro por el que se le garantice el abono durante el periodo de inhabilitación, de la cantidad equivalente al 75% del salario percibido el año natural inmediatamente anterior, y las empresas les abonarán el importe de la prima de dicho seguro correspondiente a una garantía de seis meses.**

**Igualmente, el legislador establece la obligación para las empresas de abonar a sus conductores profesionales el 75% de la prima de seguro que estos hayan contratado, para hacer frente al costo de los cursos necesarios para la recuperación de los puntos del permiso de conducir, siendo preferente la realización de los cursos fuera de la jornada laboral.**

## 12. Conclusiones

Mediante el presente trabajo, podemos ver que la implantación del permiso por puntos en España, vino motivada por la necesidad de reducir la siniestralidad en nuestras vías. Para conseguir dicho objetivo era fundamental mejorar el cumplimiento de la normativa de tráfico por parte de los conductores, lo que llevó a la Administración a establecer mayores controles y mayor vigilancia tanto en zonas urbanas como en carreteras, y así sigue manteniéndose en la actualidad.

Ello ha dado como resultado que en los últimos años, y coincidiendo con la instauración del permiso por puntos en España en julio del 2006, y la posterior reforma del Código Penal, el comportamiento de los conductores españoles ha mejorado considerablemente: la utilización del casco ha aumentado del 73% en el 2003 al 99%; el grado de utilización del cinturón de seguridad ha pasado del 70% en el 2003 al 90,6%; respecto a la velocidad, el descenso de las velocidades medias observado es de 2 ó 3 km/ hora, dependiendo del tipo de vía; y se contempla una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (el porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 34,7% en el 2003 al 29%).

En mi opinión, el conductor español va tomando más conciencia de las consecuencias que una conducción incorrecta le puede acarrear, ya que no sólo se puede ver privado de su carné de conducir, sino que, además, desde la reforma del Código Penal en diciembre de 2007, puede ser condenado con penas de prisión.

Pero aunque el comportamiento de los conductores españoles ha mejorado significativamente (se ha podido constatar en el presente trabajo que las sanciones menos graves, es decir, las que detraen 2 y 3 puntos, representan el 72% del total de las sanciones) el número de denuncias formuladas por infracciones a la normativa de tráfico se ha visto incrementado en un 17% a partir de la implantación del permiso por puntos. Si el cálculo se realiza por cada 1000 vehículos del parque móvil, dicho incremento se sitúa en un 14%.

A fecha 30 de junio de 2011 ( transcurridos cinco años desde la puesta en marcha del permiso por puntos), 4.120.595 conductores han sido sancionados por cometer alguna infracción que detrae puntos (el 16% del censo de conductores). El número de sanciones con pérdida de puntos tramitadas ascienden a 5.820.959 y los puntos detraídos en dichas sanciones suponen 17.818.243. Sin embargo, el número de conductores a los que se les ha revocado su permiso de conducir por haber agotado su saldo de puntos asciende a 107.152, un 0,43% del censo de conductores.

En una década (del 2001 al 2010) el número de denuncias formuladas por infracciones a la normativa de tráfico se ha incrementado en un 95%. Si dicho cálculo lo hacemos por cada 1000 vehículos del parque móvil, el incremento es del 50%.

Los datos citados demuestran que existe una tendencia al alza respecto al número de denuncias formuladas, y ello hace que el asegurado conciba el Seguro de retirada del carné y defensa de multas como una alternativa no sólo para defenderse frente a la Administración, mediante la redacción de pliegos de descargos y recursos en vía administrativa y contencioso administrativa, sino también, para disponer de una indemnización mensual en los casos en los que se vea privado de su permiso de conducir. Asimismo, mediante dichos Seguros, se proporciona un asesoramiento jurídico especializado atendiendo a las circunstancias de cada caso en concreto (por ejemplo, se va a aconsejar al sancionado recurrir o no, abonar la sanción acogiéndose al descuento del 50% permitido por la Ley, realizar un curso para recuperar los puntos perdidos, etc.) siendo dicha circunstancia muy valorada por el asegurado en la práctica. No podemos olvidar, que el carácter sensibilizador y reeducador de la Ley reguladora del permiso por puntos, permite que el conductor que ha perdido puntos, pueda recuperarlos mediante la realización de un curso, siendo dichos gastos sufragados a su vez, por la entidad aseguradora.

Desde un punto de vista asegurador, y a la vista de los datos recogidos en el presente trabajo, se puede afirmar que existe un amplio mercado para este tipo de seguros de retirada del carné y de defensa de multas. Incluso, recientemente, el propio legislador mediante la resolución de fecha 13 de marzo de 2012 de la Dirección General de Empleo por la que se registra el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, aconseja la suscripción de este tipo de seguros para empresas y conductores profesionales.

El seguro nació como instrumento para dar cobertura a necesidades de una sociedad que cada vez avanzaba y avanza más. Ejemplo de ello son las distintas tipologías que han ido generándose y evolucionando hasta fechas recientes: seguros de decesos, de vida, transporte, defensa jurídica etc...

Esta tesis pretende también avalar dicho aspecto ya que debido a la necesidad de modificar o crear nuevos ordenamientos jurídicos tendentes a una mejora del comportamiento vial, se pueden producir situaciones que, de no contar con el respaldo asegurador, podrían generar importantes consecuencias para aquel que se viera inmerso en ellas.

## 13. Anexos

### Resumen de las respuestas remitidas por las 22 aseguradoras tras haber sido sometidas a cuestionario por la DGS sobre la comercialización y cobertura del producto de retirada del carné

1. ¿Su aseguradora comercializa coberturas sobre la pérdida de puntos o pérdida del carné de conducir?
2. En caso afirmativo, por favor, detalle que tipo de coberturas comercializa: subsidio por pérdida del carné; cursos de recuperación de puntos; recursos de multas y sanciones; otras coberturas.
- 3.- En caso de que no comercialice la cobertura de subsidio o renta por pérdida del carné de conducir, ¿podría indicarnos las razones técnicas, jurídicas o de otra índole por las que su aseguradora ha tomado esta decisión?

#### C-01

1.-

Sí, la compañía comercializa la garantía de Cobertura de Carné por Puntos, dentro de su póliza de Autos.

2.-

Nuestras coberturas son:

- Recursos de toda sanción desde la sexta a la décima anuales.
- Coste de los Cursos de Sensibilización y recuperación de puntos perdidos
- Tasas de los exámenes de recuperación de puntos, hasta 100 €/año
- Subsidio por retirada de carné

#### C-02

1.-

Sí

2.-

Subsidio por retirada de carnet; recurso de sanciones; coste cursos recuperación de puntos.

#### C-03

1.-

Sí. Comercializamos la garantía de subsidio por privación temporal del permiso de conducir.

2.-

En estos momentos comercializamos la garantía de subsidio de privación temporal del permiso de conducir. Estamos estudiando si incorporamos garantías de reembolso de costes de curso y asesoramiento en caso de retirada de puntos.

#### C-04

1.-

Sí, comercializa en estos momentos la cobertura de pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción.

2.-

La compañía abonará hasta el límite de 500€ el coste del curso de sensibilización y reeducación vial, así como las tasas de la prueba de conocimientos para la recuperación del permiso o licencia de conducción.

3.-

Por coherencia con el compromiso de la Compañía con la seguridad vial: no premiamos la pérdida de puntos, sino que contribuimos a la reeducación del conductor, asumiendo el coste del curso y del examen.

#### C-05

1.-

Sí, dentro del seguro de Automóviles.

2.-

Se incluyen las coberturas siguientes:

- Subsidio diario por pérdida del carné.
- Gestión y tramitación de pliegos de descargos de los recursos de orden exclusivamente administrativo.
- Tramitación de la identificación del conductor en los vehículos asegurados propiedad del Asegurado.
- Gestión de búsqueda en Boletines Oficiales de expedientes sancionadores que supongan retirada de puntos y que aparezcan publicados a nombre del Asegurado.
- Pago de los gastos derivados de la presentación de los procedimientos contencioso-administrativos necesarios para la defensa del permiso y licencia de conducir por puntos del Asegurado y/o Conductor o Conductores designados en la póliza.
- Gastos producidos por honorarios profesionales de abogado, procurador y notariales en procedimientos judiciales para la defensa en la jurisdicción penal y/o delitos o faltas sancionados o penados con retirada de permiso de conducción o pérdida de puntos.
- El pago de los costes y tasas de examen para la asistencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación parcial de puntos o para la recuperación del permiso de conducción si éste ha sido retirado por la pérdida de todos los puntos.
- La Compañía elaborará, designará el firmante y presentará en nombre del Conductor o Conductores designados en la póliza, el escrito dirigido a la Dirección General de Tráfico solicitando la convocatoria de examen tras la asistencia del Conductor asegurado al curso de recuperación del permiso o licencia de conducción por puntos.
- La Compañía gestionará la elaboración y presentación de los escritos necesarios para la defensa frente a los procedimientos administrativos sancionadores en materia de transporte terrestre de pasajeros o mercancías incluyendo las acciones ejecutivas que supongan pérdida de puntos incoados contra el Asegurado y/o Conductor o Conductores declarados en la póliza, en vía administrativa.

**3.-**  
La comercializamos.

**C-06**

**1.-**

Sí

**2.-**

- Recursos de Multas
- Asesoramiento Jurídico telefónico
- Información sobre centros de recuperación de puntos
- Solicitud de convocatoria a examen
- Alegaciones a la pérdida de vigencia del permiso de conducción
- Curso de recuperación parcial de puntos
- Curso de recuperación del permiso de conducción
- Tasas de examen

**3.-**

La filosofía de esta Compañía es contribuir en la medida de lo posible al descenso de los accidentes en carretera y estar alineada por lo tanto con los objetivos que persigue la Dirección General de Tráfico. Consideramos que la indemnización pecuniaria en caso de retirada del carné por pérdida de puntos no se corresponde con dichos objetivos. Sí participamos activamente, en cambio, en todos los cursos y acciones que puedan realizarse para reeducar al infractor.

La indemnización supone, desde nuestro punto de vista, un premio para el infractor que sabe que si se ve privado del carné va a tener una compensación económica.

**C-07**

**1.-**

Sí

**2.-**

- Subsidio por pérdida de carné
- Ayuda económica por revocación de puntos
- Defensa de multas
- Asistencia jurídica telefónica

**C-08**

**1.-**

En efecto, dentro de nuestros productos de Automóviles, comercializamos coberturas relativas tanto a la pérdida de puntos como a la retirada del carné de conducir.

**2.-**

Las coberturas que se comercializan en la actualidad, agrupadas en diferentes "Garantías Comerciales" o unidades mínimas de contratación dentro de una póliza, son las siguientes:

Subsidio mensual por Retirada del Carné. Interesa destacar que esta cobertura se ofrece desde mucho tiempo antes de la introducción del Sistema de Carné por Puntos, tanto en nuestra Compañía como en el Sector Asegurador.

Específicamente ligada al Sistema de Carné Por Puntos:

1) Asesoramiento Jurídico sobre el sistema de Carné por Puntos.

Mediante esta garantía se da respuesta telefónica a cualquier consulta de carácter jurídico o legal planteada por el Asegurado referente a la legislación española sobre:

permiso y licencia de conducción por puntos

tráfico

transportes

seguridad vial

Se facilita, igualmente, asesoramiento jurídico sobre la situación particular del Asegurado en relación con su permiso y licencia de conducción por puntos.

También se facilita asesoramiento jurídico en caso de urgencia relacionada con el tráfico y la seguridad vial como accidentes, control de alcoholemia, inmovilización del vehículo, privación de libertad, etc.

2) Identificación en caso de sanción con retirada de puntos.

En caso de sanción con retirada de puntos, se realiza la identificación del conductor en los vehículos propiedad del Asegurado a fin de que el procedimiento siga contra el conductor.

Esta garantía incluye la elaboración, tramitación, presentación de los escritos en las administraciones públicas y el archivo de la documentación.

3) Acceso a red de despachos de abogados.

El Asegurado puede utilizar, en condiciones especiales, los servicios de un despacho de abogados colaborador de la red nacional de despachos de abogados del Asegurador.

4) Información sobre cursos de recuperación.

El Asegurado dispone de un servicio telefónico que le informa de las direcciones de los centros homologados para la impartición de cursos de recuperación de puntos.

También se le informa sobre los horarios de los cursos y los costes así como cualquier otro dato que, sobre este tema, solicite el Asegurado.

5) Búsqueda en Boletines Oficiales.

A través de este servicio se busca en los Boletines Oficiales sobre los que se preste el servicio los expedientes sancionadores que supongan retirada de puntos y que aparezcan publicados a nombre del Asegurado a fin de que sean atendidos en tiempo y forma.

6) Solicitud de convocatoria de examen.

El Asegurador elabora, designa el firmante y presenta en nombre del Asegurado el escrito dirigido a la Dirección General de Tráfico solicitando la convocatoria de examen tras la asistencia del Asegurado al curso de recuperación del permiso o licencia de conducción por puntos.

7) Asesoramiento en gestoría administrativa.

El Asegurador presta asesoramiento telefónico sobre cualquier tipo de gestión, relacionada con el automóvil y/o el transporte, que deba realizarse ante la Administración Pública.

El Asegurado dispone, en caso de necesitar este tipo de servicios, de unas condiciones económicas especiales en la red nacional de gestorías administrativas colaboradoras del Asegurador.

8) Procedimientos judiciales contencioso-administrativos.

Es objeto de esta garantía la presentación de procedimientos contencioso-administrativos necesarios para la defensa del permiso y licencia de conducción por puntos del Asegurado.

El acceso a la jurisdicción contencioso-administrativa deberá estar previa y expresamente autorizada por el Asegurador atendiendo siempre a consideraciones técnicas, objetivas, profesionales y al interés del Asegurado.

El Asegurado tiene derecho, dentro de los límites de la cobertura concertada, al reembolso de los gastos generados por la interposición de un procedimiento judicial contencioso-administrativo en contra de los criterios del Asegurador siempre que haya obtenido un resultado más beneficioso.

La suma máxima asegurada para esta garantía se establece en 200€ por siniestro y año.

9) Procedimientos judiciales penales.

Es objeto de este servicio prestar, por abogados en ejercicio y colegiados, asistencia y dirección letrada para la defensa judicial, en la jurisdicción penal, de infracciones y/o delitos o faltas sancionados y/o penados con retirada del permiso de conducción o con retirada de puntos. En el servicio se incluyen los honorarios de abogado, procurador y notariales de apoderamiento.

Quedan excluidos en la jurisdicción penal el importe de la condena en costas y las fianzas judiciales.

La suma máxima asegurada para esta garantía se establece en 300€ por siniestro y año.

10) Cursos de recuperación parcial de puntos.

La Compañía garantiza el pago proporcional de los costes de asistencia a los cursos de recuperación de puntos siempre que sea necesario para evitar la retirada del permiso y licencia de conducción por puntos.

La asistencia a estos cursos deberá estar previa y expresamente autorizada por la Compañía.

Para obtener esta autorización el Asegurado debe aportar una certificación expedida por la autoridad correspondiente en la que aparezca reflejado el historial del permiso y licencia de conducción por puntos del Asegurado en el momento de la solicitud de asistencia al curso.

La asistencia al curso de recuperación parcial de puntos se autoriza por la Compañía siempre que el Asegurado disponga de un saldo igual o menor a ocho puntos en su permiso y licencia de conducción por puntos. También se autoriza si los procedimientos sancionadores en curso puedan suponer la pérdida de todos los puntos disponibles por el Asegurado.

Será a cargo del Asegurado la parte proporcional del coste del curso en los siguientes casos:

Cuando se hubieran perdido puntos por infracciones cometidas antes de la contratación de la presente póliza.

Cuando se hubieran perdido puntos a causa de alguna de las exclusiones de la presente póliza como, por ejemplo, los puntos perdidos a causa de la comisión de delitos.

Cuando se hubieran perdido puntos a causa de infracciones a la legislación de transporte terrestre, salvo que se haya contratado la garantía de Gestión de sanciones de transportes.

Cuando los puntos perdidos por infracciones cometidas durante la vigencia de la póliza ya se hubiesen utilizado para el abono de anteriores cursos de recuperación parcial de puntos.

La Compañía asumirá una parte del coste del curso en la misma proporción que exista entre los puntos perdidos por infracciones cometidas durante la vigencia de la póliza más aquellos puntos en riesgo de ser perdidos por encontrarse el procedimiento sancionador en curso, siempre que ambos tipos de puntos -firmes y en riesgo- sean objeto de cobertura, y doce puntos, independientemente del saldo de puntos que tuviese el Asegurado en el momento de contratación de la presente póliza.

También se aplicará la regla anterior cuando se sea titular de un permiso o licencia de conducción con un saldo reducido de puntos como en los conductores con menos de tres años de experiencia o en los que han obtenido un nuevo permiso tras haber perdido todos los puntos del anterior.

Queda excluido el abono/reembolso de los cursos de obligado cumplimiento para conductores profesionales aunque supongan la recuperación de puntos.

El límite conjunto para las garantías de Curso de Recuperación Parcial de puntos, Curso de Recuperación del permiso de conducción y las tasas de examen se establece en 800 euros por vehículo /año.

11) Curso de recuperación del permiso o licencia de conducción por puntos.

La Compañía garantiza el pago proporcional de los costes de asistencia al curso de recuperación del permiso y licencia de conducción por puntos si ya ha sido retirado por pérdida de todos los puntos asignados al Asegurado.

La asistencia a este curso deberá estar previa y expresamente autorizada por la Compañía. Para obtener esta autorización el Asegurado deberá aportar la notificación que declara la pérdida de vigencia del permiso de conducción expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente en la que aparezca reflejado el historial del permiso y licencia de conducción por puntos del Asegurado.

Será a cargo del Asegurado la parte proporcional del coste del curso en los siguientes casos:

Cuando se hubieran perdido puntos por infracciones cometidas antes de la contratación de la presente póliza.

Cuando se hubieran perdido puntos a causa de alguna de las exclusiones de la presente póliza como, por ejemplo, los puntos perdidos a causa de la comisión de delitos.

Cuando se hubieran perdido puntos a causa de infracciones a la legislación de transporte terrestre, salvo que se haya contratado la garantía de Gestión de sanciones de transportes.

Cuando los puntos perdidos por infracciones cometidas durante la vigencia de la póliza ya se hubiesen utilizado para el abono de anteriores cursos de recuperación del permiso o licencia de conducción.

La Compañía asumirá una parte del coste del curso en la misma proporción que exista entre los puntos perdidos por infracciones cometidas durante la vigencia de la póliza y que sean objeto de cobertura y doce puntos, independientemente del saldo de puntos que tuviese el Asegurado en el momento de contratación de la presente póliza.

También se aplicará la regla anterior cuando se sea titular de un permiso o licencia de conducción con un saldo reducido de puntos como en los conductores con menos de tres años de experiencia o en los que han obtenido un nuevo permiso tras haber perdido todos los puntos del anterior.

Sólo se abonará un curso por Asegurado por lo que serán a cargo del mismo los costes de posteriores cursos en caso de no superarse el curso de recuperación del permiso y licencia de conducción por puntos o el examen establecido por la reglamentación vigente.

Queda excluido, igualmente, el abono de los cursos de formación adicional en caso de no superarse el examen para la recuperación del permiso y licencia de conducción por puntos.

Queda excluido el abono del curso necesario para recuperar el permiso de conducción tras una retirada por sentencia penal.

El límite conjunto para las garantías de Curso de Recuperación Parcial de puntos, Curso de Recuperación del permiso de conducción y las tasas de examen se establece en 800 euros por vehículo /año.

#### 12) Tasas de Examen.

Esta cobertura garantiza el pago de las tasas de examen tras la asistencia del Asegurado a un curso de recuperación del permiso y licencia de conducción por puntos.

Las tasas de examen se abonarán en la misma proporción en la que se haya abonado el coste del curso de recuperación del permiso y licencia de conducción por puntos.

Sólo se abonará una tasa de examen tras la realización del curso. Serán a cargo del Asegurado el abono de tasas adicionales en caso de no superarse dicho examen.

El límite conjunto para las garantías de Curso de Recuperación Parcial de puntos, Curso de Recuperación del permiso de conducción y las tasas de Examen se establece en 800 euros por vehículo /año.

#### 13) Gestión de sanciones de transportes.

Es objeto de este servicio la elaboración y presentación por parte del Asegurador de cuantos escritos sean necesarios para la defensa frente a los procedimientos administrativos sancionadores en materia de transporte terrestre que supongan pérdida de puntos incoados contra el Asegurado, en vía administrativa, incluyendo las actuaciones ejecutivas.

Está expresamente excluida de este servicio la vía contencioso-administrativa y/o las acciones y/u omisiones sometidas a procedimiento penal, así como las cometidas fuera del territorio español. El Asegurador no garantiza resultado alguno como consecuencia de estas gestiones.

#### 3.-

Se comercializa dicha cobertura.

#### C-09

##### 1.-

Sí

##### 2.-

- Subsidio por Privación o Pérdida del Permiso de Conducción por Puntos.
- Reembolso del curso obligatorio en caso de Pérdida del Permiso de Conducir por Puntos.
- Reembolso del importe del curso de recuperación parcial de puntos.
- Servicios de información y gestión de infracciones de Tráfico.

#### C-10

##### 1.-

Vamos a proceder a comercializar dichas coberturas a partir del 2º trimestre 2007, tanto en pólizas cartera como de nueva producción.

##### 2.-

Las coberturas previstas van a ser:

- a) subsidio por privación temporal del permiso de conducir.
- b) ayuda económica en caso de revocación.
- c) gastos de matriculación en curso de formación
- d) asistencia jurídica telefónica y
- e) recurso contra la variación incorrecta de puntos.

##### 3.-

En nuestra valoración y debate interno estuvimos considerando la improcedencia o inconveniencia de dar cobertura a los efectos dimanantes de la nueva normativa regulatoria del tráfico, a fin de no contrarrestar sus efectos correctivos de las conductas circulatorias, por bien que la tendencia general del sector, mercado y petición de mutualistas finalmente motivó la inclusión entre las coberturas de nuestras pólizas.

#### C-11

##### 1.-

Sí

##### 2.-

COBERTURA DE LA DEFENSA JURÍDICA (Obligatoria)

Orientación. Información general del funcionamiento del sistema de puntos, sobre requisitos y tramitación y asesoramiento jurídico.

Pago de la tasa de examen y curso:

El importe del curso de sensibilización y reeducación vial.

El importe de la tasa por derechos de examen.

COBERTURA SUBSIDIO POR PRIVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR (Voluntaria)

Pérdida temporal del carnet:

Retirada del carnet por resolución administrativa firme: 360€ mensuales durante un máximo de 12 meses.

Retirada de carnet por sentencia judicial firme: 360€ mensuales durante un máximo de 12 Meses.

Pérdida de vigencia (Por la pérdida de todos los puntos):

No Profesionales: 360€ mensuales durante un máximo de 3 meses

Profesionales: 360€ mensuales durante un máximo de 6 meses.

#### C-12 -

##### 1.-

Sí.

**2.-**  
Subsidio por privación temporal y revocación del permiso de conducir, gastos de matriculación a cursos de formación y recursos de sanciones de tráfico.

**C-13**

**1.-**

Si

**2.-**

Subsidio por pérdida del carné; cursos de recuperación de puntos; recursos de multas y sanciones; otras coberturas. Las tres coberturas si bien todas reaseguradas.

**C-14**

**1.-**

Tenemos en la cartera pólizas con Retirada de Carné en la póliza de automóviles que estaba destinada a la escasa cartera con conductores profesionales.

Con la nueva cobertura de pérdida de puntos y retirada de carné por este motivo, desde el Grupo se ha impulsado la idea (muy extendida en Francia) de no asegurar a los infractores y menos aún subsidiar actuaciones contrarias a las políticas de prevención impulsadas por el Grupo.

**2.-**

En las pólizas de cartera con la garantía de Retirada de Carné se subsidia la retirada de carné al conductor profesional y el recurso de multas.

**3.-**

El Grupo ha impulsado la idea de no asegurar a los infractores y menos aún subsidiar actuaciones contrarias a las políticas de prevención impulsadas por el Grupo.

**C-15**

**1.-**

No

**3.-**

- Contradicción en relación a nuestra política de suscripción y selección de riesgos, no profesionales.

- Contradicción con las políticas de seguridad vial llevadas a cabo por el Ministerio del Interior y apoyo de las mismas por la patronal UNESPA.

**C-16**

**1.-**

Las dos, pérdida de puntos y pérdida (revocación) de carné de conducir.

**2.-**

-Subsidio mensual en caso de retirada temporal.

-Ayuda económica en caso de revocación.

-Gastos de matriculación a cursos de formación.

-Asistencia jurídica telefónica 24 horas.

-Traslado del vehículo conducido por el Asegurado.

-Recurso contra la variación incorrecta de puntos.

**3.-**

No es el caso.

**C-17**

**1.-**

Si

**2.-**

Subsidio por pérdida del carnet de conducir y garantía de recursos de multas.

**3.-**

Se comercializa como complemento a la póliza de automóviles en determinados casos especiales

**C-18**

**1.-**

Si

**2.-**

Se comercializan las siguientes coberturas:

Multas: ampliamos de forma gratuita esta cobertura para incluir la defensa de las infracciones que conlleven pérdida total o parcial de puntos.

Cursos de recuperación de puntos: La Cía. incluye de forma gratuita esta nueva cobertura, para asumir los gastos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Subsidio por retirada del carnet: ofrecemos dos coberturas diferentes dirigidas, una a los conductores particulares y otra, que amplía el capital asegurado y el período de cobertura, para los conductores profesionales.

**C-19**

**1.-**

Si, comercializamos ambas garantías dentro de la cobertura de Subsidio por Privación del Permiso de Conducir, por tanto, las respuestas del punto 5 respecto a la gestión del riesgo de subsidio o renta por pérdida del carné de conducir son extensibles a las del punto 6 sobre la subvención de los cursos para recuperación de puntos.

**2.-**

Subsidio por suspensión temporal del permiso de conducir por infracciones de tráfico y subsidio por privación del derecho a conducir por pérdida de puntos. Incluye, como servicio, recursos de multas y sanciones.

**C-20**

1.-  
11

Desde hace más de 15 años hemos incorporado, en el módulo básico, la garantía de Retirada del Carnet de Conducir. Por ello, tras la modificación efectuada en la ley en lo referente al permiso de conducir por puntos, no hemos hecho más que adaptarnos a la nueva realidad legal.

2.-

Se comercializa: subsidio por pérdida de permiso de circulación, gastos para la realización de cursos de recuperación de puntos, asesoramiento y trámite de recursos contra sanciones de tráfico.

**C-21**

1.-

Sí

2.-

Subsidio por pérdida del carné.

Recursos de multas y sanciones.

Cursos de recuperación de puntos.

Información y asesoramiento sobre asuntos relativos a la normativa legal y sistema del carné por puntos.

**C-22**

1.-

Desde hace años, se ha venido incorporando en la mayoría de sus productos, la garantía de Retirada del Carnet de Conducir. Por ello, tras la modificación efectuada en la ley en lo referente al permiso de conducir por puntos, no hemos hecho más que adaptarnos a la nueva realidad legal.

2.-

Se comercializa: subsidio por pérdida de permiso de circulación, gastos para la realización de cursos de recuperación de puntos, asesoramiento y trámite de recursos contra sanciones de tráfico.

3.-

Si bien esta cobertura no se comercializa en algún producto, nos estamos planteando su incorporación.

**4.- En el supuesto de que su aseguradora comercialice la cobertura de subsidio o renta por pérdida del carné de conducir, ¿podría indicarnos si se trata de una cobertura opcional o por el contrario, está incluida en el condicionado estándar de sus productos de automóviles?**

**C-01**

La garantía de Carné por puntos es opcional dentro del seguro de Autos, y se puede contratar para cada uno de los conductores declarados en la póliza.

La cobertura es un paquete cerrado, es decir, no se puede contratar sólo el subsidio, y no los cursos, por ejemplo.

**C-02**

Opcional.

**C-03**

Se trata de una cobertura opcional, que nuestros productos han incorporado históricamente, pero que no estamos ni promocionando ni potenciando. Sólo un 0,18 % de nuestras pólizas de Autos incorporan esta garantía (2.205 pólizas en total).

**C-04**

Se trata de una cobertura opcional, incluida en la garantía de gestión de multas.

**C-05**

Cobertura opcional.

**C-06**

No Aplicable

**C-07**

Se comercializa como producto independiente y también como garantía incluida en la póliza de automóviles

**C-08**

Se trata de una cobertura de tipo opcional.

**C-09**

Es una garantía Opcional.

**C-10**

Se trata de una cobertura opcional.

**C-11**

Cobertura de la defensa jurídica (Inclusión Obligatoria)

Cobertura subsidio por privación del permiso de conducir (Opcional)

**C-12**

Es una cobertura incluida en las modalidades de seguro de autos comercializadas por la Compañía para primera categoría; teniendo la posibilidad el cliente de contratarla para vehículos de segunda y tercera categoría.

**C-13**

Es una cobertura opcional aunque en algún colectivo está aplicado a todos los miembros de forma gratuita.

**C-14**

En las pólizas de cartera con esta cobertura, la misma era una cobertura opcional que se podía seleccionar al contratar el seguro de automóviles.

**C-15**

.....

**C-16**

Está incluida en las condiciones estándar a fin de evitar la antiselección

**C-17**

Como cobertura opcional

**C-18**

La cobertura de subsidio por retirada del carnet está incluida por defecto en todas las pólizas, pero su contratación es opcional.

**C-19**

La cobertura se encuentra incluida en el Condicionado General estándar.

**C-20**

Se encuentra incluida en el condicionado estándar del ramo de automóviles como garantía adicional.

**C-21**

El subsidio por pérdida del carnet es un seguro de contratación opcional pudiéndose contratar como garantía dentro del seguro del automóvil o como seguro independiente no vinculado al seguro del automóvil.

**C-22**

En los casos en los que se ofrece se encuentra incluida en el condicionado estándar.

**5.- Respecto a la gestión del riesgo de subsidio o renta por pérdida del carnet de conducir y para ambos esquemas de comercialización:**

**A.- ¿En qué tipo de productos de automóviles comercializa esta cobertura?**

**B.- ¿Cuáles son los importes de los subsidios que asegura y en función de qué perfiles económicos, profesionales o de movilidad habitual de los asegurados? ¿Durante que ámbito temporal?**

**C.- ¿En función de que parámetros y estimaciones ha calculado las tasas de prima? ¿Son lineales o segmentadas por factores de riesgo del asegurado?**

**D.- ¿Qué medidas de selección de riesgo aplica? ¿Solicita antes de su contratación información sobre el estado de los puntos del carnet del asegurado?**

**E.- Al cierre del ejercicio 2006, ¿Qué número de pólizas y que porcentaje representan sobre el total de su cartera de seguros del automóvil, aquellas que tienen incluida esta cobertura? ¿Qué volumen de primas ha emitido por esta cobertura y que porcentaje representan sobre el total de su cartera de seguros del automóvil?,**

**F.- Durante el ejercicio 2006, ¿Qué número de siniestros ha aperturado por esta cobertura?, ¿Cuál ha sido el importe de su siniestralidad y su ratio sobre primas?**

**C-01**

**A.-**

En todos nuestros productos.

**B.-**

El subsidio garantizado es el mismo para cualquier asegurado y su importe es de 300 € mes, máximo 3.000 € por siniestro.

**C.-**

Las primas son globales para todo el paquete de coberturas y no se han desglosado por subgarantías. Al desconocer qué siniestralidad se puede llegar a soportar por esta nueva garantía, se ha tenido en cuenta los precios de la competencia.

La prima se establece por conductor declarado en póliza que desee estar asegurado, EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE PUNTOS:

Nº de Puntos	Prima Neta
De 15 a 8	30
7	45
6	60
5	75
4	90

**D.-**

No se aseguran a los conductores que en el momento de la contratación posean menos de 4 puntos. Se solicita el número de puntos para establecer la prima y delimitar si es asegurable.

**E.-**

Nº de pól. con Carné por Puntos	12.912
% s/cartera Autos	4,3 %
Primas Carné por Puntos	428.463,00 €
% s/cartera Autos	0,3 %

El número de conductores asegurados por esta garantía es de 14.563, a 31 de diciembre de 2006.

**F.-**

Nº de siniestros de Subsidio por retirada de Carné por puntos	0
Coste de estos siniestros	0
Siniestralidad sobre primas	0

**C-02**

**A.-**

Todos

**B.-**

300€, 600€,900€, 1200€,1500€,1800€. Duración: 24,18,12,6 y 3 meses.

**C.-**

Lineales

**D.-**

El conductor asegurado debe tener como mínimo 8 puntos y con tan sólo una retirada de carnet en su historial de conductor.

**E.-**

Pólizas: 15.945; primas: 1.010.812 €; % cartera: 1%

**F.-**

Nº siniestros: 88; importe: 107.555€; ratio: 10,64%

**C-03**

**A.-**

En productos de primera y segunda categoría.

**B.-**

El 16 % de los casos tiene capitales inferiores a 300 €. Un 48 % tiene capital de 300 € mensuales y un 24 % tiene capital de 600 € mensuales y un 12 % capital de 900 € mensuales. El ámbito temporal es de un máximo de 24 mensualidades.

**C.-**

Es una tasa lineal, que no hemos segmentado por la escasa comercialización.

**D.-**

La norma de suscripción es que el capital máximo admisible es de 900 € mensuales. No solicitamos información del estado de los puntos.

**E.-**

2.205 pólizas incluyen esta garantía (0,18 % sobre total cartera de Autos).

Las primas emitidas por esta cobertura han sido 57.945 € (0,02% sobre total cartera de Autos)

**F.-**

8 Expedientes, con un importe de siniestralidad de 1.422 €, que representa un ratio de siniestralidad del 2%

**C-04**

no comercializa esta cobertura

**C-05**

**A.-**

En todos los ramos.

**B.-**

Se ofrecen coberturas de entre 6 y 25 euros/día con un máximo de 180 días en función del tipo de vehículo y uso.

**C.-**

Están segmentadas por tipo de vehículo.

**D.-**

Por el momento ninguna, aunque estamos estudiando su inclusión en el cuestionario.

**E.-**

A cierre de 2006 teníamos 6.036 pólizas con la cobertura incluida (lo que supone un 1,31% de las pólizas del ramo) con una prima de 133.728 euros (lo que supone un 0,05% de las primas del ramo).

**F.-**

Ninguno.

**C-06**

No Aplicable

**C-07**

**A.-**

Todos desde terceros a todo riesgo, turismos y furgonetas

**B.-**

No Profesionales hasta 600 € y hasta 24 meses

Profesionales hasta 1.510 € y hasta 24 meses

**C.-**

Son lineales

**D.-**

De momento no solicitamos información sobre saldo de puntos

**E.-**

En el producto independiente 6.579 pólizas y 550.000 euros

Como cobertura incluida en la póliza de Autos puede suponer el 2% de las primas

**F.-**

La siniestralidad ha supuesto el 36%

**C-08**

**A.-**

En todos los productos.

**B.-**

En función del tipo de producto / vehículos se ofrecen las siguientes sumas aseguradas parasubsidios mensuales:

Turismos, Motocicletas, Ciclomotores: 301 €, 451 €, 602 €.

Camiones, Furgonetas, Remolques, Veh. Agrícolas, Veh. Industriales: 301 €, 451 €, 602€.

Turismos: 300 €, 400 €, 500 €, 800 €, 1.000 €, 1.500 €.

Como máximo se cubre un periodo de 12 meses.

**C.-**

Las tasas de prima varían en función del tipo de vehículo.

**D.-**

Hasta el momento no hemos aplicado medidas específicas de selección para esta cobertura.

Estamos estudiando la posibilidad de solicitar información sobre el estado de los puntos del carné del asegurado.

**E.-**

En fecha 31/12/2006 teníamos contratada esta cobertura en 13.233 vehículos (un 2'14% del total) y el volumen de primas ascendió a 316.671 euros (un 0'11% del total de primas del ramo).

**F.-**

En el ejercicio 2006 se han declarado 8 siniestros, con un coste de 11.584 euros. Medido sobre primas representa un 3'65%.

**C-09**

**A.-**

En todos los productos de seguros de automóviles de la compañía.

**B.-**

Suspensión Temporal: el importe del subsidio no podrá exceder del 80% de los ingresos mensuales, promedio, que debe acreditar en el momento del siniestro. El ámbito temporal es hasta un máximo de 3 meses.

Pérdida del Permiso de Conducir: el importe del subsidio no podrá exceder del 80% de los ingresos mensuales, promedio, que debe acreditar en el momento del siniestro. El ámbito temporal es hasta un máximo de 6 meses.

**C.-**

Cualquier asegurado puede contratar la garantía. Para subsidios superiores a 1.500 € la contratación está restringida y debe ser autorizada previamente.

La prima es lineal en base a frecuencia y costes medios. Estimamos que la frecuencia evolucionará del 0,25% al 0,75% y el Coste Medio se situará en torno a los 3.000 €.

**D.-**

En el momento de inicio de la cobertura el saldo de puntos no puede ser inferior a 8.

**E.-**

Número de pólizas: 7.427 pólizas

% pólizas sobre el total: 0,5 %

Volumen de primas: 265.008 €

% de primas sobre el total: 0,04 %

**F.-**

Número de siniestros aperturados: 21

Importe de la siniestralidad: 15.239 €

Ratio de siniestralidad: 5,75 %

#### **C-10**

**A.-**

Se comercializa a través del producto básico o estándar de autos de nuestra entidad.

**B.-**

Se aseguran subsidios por importes de 300, 600 y hasta 1.200€ mensuales hasta un máximo de 12 meses, a petición del asegurado.

**C.-**

En nuestro caso es un producto reasegurado al 100%, mediante Compañía especializada.

**D.-**

Vienen predeterminadas como condiciones estándar de la garantía.

**E.-**

Se va a implementar en 2007, sobre aprox. 80.000 pólizas, con un volumen de primas del orden de 1,2M€.

**F.-**

Vamos a iniciarnos en 2007.

#### **C-11**

**A.-**

Principalmente 2ª Categoría Autónomos y Flotas y profesionales de la 1ª categoría.

**B.-**

Cobertura subsidio por privación del permiso de conducir (Voluntaria)

Pérdida temporal del carnet:

Retirada de carnet por sentencia judicial firme: 360€ mensuales durante un máximo de 12 Meses.

Retirada del carnet por resolución administrativa firme: 360€ mensuales durante un máximo de 12 Meses.

Pérdida de vigencia (Por la pérdida de todos los puntos).

No Profesionales: 360€ mensuales durante un máximo de 3 meses

Profesionales: 360€ mensuales durante un máximo de 6 meses

**C.-**

Nos hemos basado para la pérdida temporal del carnet en nuestra experiencia, en los datos que publica periódicamente tráfico.

Para la pérdida de todos los puntos, en las estimaciones publicadas por tráfico.

**D.-**

Solo al conductor nominal que figura en póliza con su vehículo turismo asegurado en póliza.

El importe a reembolsar se reducirá proporcionalmente entre los puntos antes de la vigencia de la póliza en nuestra entidad y el saldo total de los puntos.

**E.-**

Al cierre del 2006 tenemos 56.884 pólizas. Esto representa que la cobertura está incorporada al 6.8% de nuestras pólizas.

Las primas son 1.372.000 € y representan aproximadamente un 3.8 %° de la facturación total.

**F.-**

Han sido 1428 siniestros con una frecuencia aproximada de 2.5% y una siniestralidad muy baja.

#### **C-12**

**A.-**

Es una cobertura incluida en las modalidades de seguro de autos comercializadas por la Compañía para primera categoría, siendo posible la contratación de la misma en vehículos de segunda y tercera categoría.

**B.-**

El importe del subsidio es único y por un valor de 300 euros mes por un máximo de 12 mensualidades. No se realiza ninguna distinción en función del perfil del asegurado.

**C.-**

La cobertura está reasegurada. De esta forma es la compañía reaseguradora la encargada de realizar las estimaciones de prima de riesgo pertinentes.

**D.-**

No se realiza ninguna medida de selección de riesgo especial para la contratación de la cobertura, de tal forma que la selección de los mismos se realiza en función del resto de coberturas contratadas. No se solicita información del estado de puntos del carné al asegurado antes de la contratación.

**E.-**

44.845 pólizas, un 35% de la cartera del ramo de automóvil. 717.000 euros, un 1% de las primas de cartera de seguro de automóvil.

**F.-**

Es un cobertura reasegurada, de tal forma que el número de siniestros, importe de siniestralidad y ratio sobre primas son datos que no obran en poder de la Compañía.

**C-13**

**A.-**

Colectivos y Corredurías

**B.-**

Actualmente sólo un subsidio de 200 € y 500 para cursos de recuperación en caso de pérdida de todos los puntos ¿Durante que ámbito temporal? Máximo un año.

**C.-**

Es un reaseguro ofrecido

**D.-**

No lo exige

**E.-**

5% 60.000 €, 0.75% del volumen de primas

**F.-**

No procedo.

**C-14**

**A.-**

La retirada de carné como subsidio o renta por la pérdida del carné es una cobertura opcional en el producto de automóviles dirigida a conductores profesionales y su contratación está muy restringida. No existe subsidio por pérdida de puntos.

**B.-**

Para estas pólizas en cartera los importes mensuales de 300 €, 370 €, 730 € y 1.090 €, durante el periodo de retirada con un máximo de 12 meses, si la retirada es directa a consecuencia de una sanción.

**C.-**

Para las pólizas en Cartera, la tarifa es una tasa lineal aplicada sobre el capital mensual, obtenida de la propia experiencia y de las estadísticas sectoriales.

**D.-**

En las pólizas de Cartera estaban destinadas a conductores profesionales.

En cuanto a solicitar información del estado de los puntos del carné del asegurado, de momento no estamos solicitando ningún tipo de información.

**E.-**

Tenemos en la Cartera unas 20.000 pólizas que suponen un 2,5% del total de las pólizas de cartera de automóviles con esta cobertura de retirada de carné.

En primas suponen 483.000€ y suponen el 0,1% de las primas de cartera.

**F.-**

17 siniestros abiertos por importe de 5.500€ que suponen un 1% de siniestralidad de la garantía.

**C-15**

.....

**C-16**

**A.-**

Excepto en ciclomotores, en todos.

**B.-**

-Subsidio mensual = el contratado; máximo: 24 meses

Opciones: 300, 450, 600 y 1.200

-Ayuda en caso de revocación: Según fórmula:

$$\text{indemnización} = \text{importegarantizado} * \frac{\text{puntosalcontratar}}{\text{créditototalpuntos}(8\acute{o}12)}$$

8= carné novel

12= carné antiguo

**C.-**

Son lineales; en función del capital contratado.

No existen factores de riesgo.

**D.-**

No se exige información previa, por ahora.

**E.-**

Número de pólizas: 32.909

Porcentaje.....: 37,93%

Primas .....: 759.046,32 €

Porcentaje .....: 2,04%

**F.-**

Siniestros .....82

Importe .....14.6315,95

Ratio .....1,93%

**C-17**

**A.-**

Producto estándar, a clientes especiales.

**B.-**

Suma asegurada de 600 € al mes y como máximo 24 mensualidades.

**C.-**

No

**D.-**

73 pólizas, con unas Primas Emitidas de 3.212,83€, el 0,027%

**E.-**

Un siniestro, Siniestralidad de 240 €. Siniestralidad del 7,47%

**C-18**

**A.-**

Se comercializa en todos los productos de autos y para todos los tipos de vehículo.

**B.-**

Los subsidios dependen de la opción de contratación:

- Conductores particulares: puede elegirse un subsidio de entre 150 € y 600 € por un periodo máximo de 9 meses.

- Conductores profesionales: puede elegirse un subsidio de entre 600 € y 1.500 € por un periodo máximo de 24 meses.

**C.-**

Para la obtención de la prima se ha tenido en cuenta el tipo de conductor al que va dirigida la cobertura, es decir, si es un conductor profesional o particular.

**D.-**

Actualmente no estamos solicitando información sobre los puntos de cada conductor, pero tenemos previsto incorporarlo al cuestionario de riesgo el próximo mes de abril, de forma que estarán excluidos de las normas de contratación aquellos asegurados cuyos puntos sean inferiores a 8.

**E.-**

105.222 pólizas que representan un 10,65% sobre el total de cartera.

**F.-**

27 siniestros por importe de 15.866 €.

**C-19**

**A.-**

Pólizas todo riesgo (con y sin franquicia) y pólizas a terceros con ampliación de garantías.

**B.-**

El subsidio es de 37€/día por una duración máxima de 3 meses.

En caso de la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial para la recuperación parcial de puntos, se garantiza el pago del subsidio diario durante un mes desde la finalización del curso.

**C.-**

Los parámetros de Prima Base en la tarifa actual son los de un conductor hombre de más de 30 años de edad y más de 9 años de antigüedad del permiso de conducir, y son los siguientes:

Frecuencia: 0,352%

Coste Medio: 1.471 Euros

Prima de Riesgo 5,18 Euros

Gastos Fijos: 2,79 Euros

\* Proporcionales: 12,20% sobre Prima Comercial

Prima Base Comercial: 9,08 Euros

Existen recargos y bonificaciones multiplicativas en función de la Edad/sexo del conductor habitual, la antigüedad en el permiso del conductor habitual y el uso del vehículo, que supone una prima media prevista de cartera de 9,81 Euros en Enero de 2007.

Se segmenta por niveles en los factores de riesgo indicados.

**D.-**

Se suscribe exclusivamente a vehículos turismos de uso particular. No se solicita información sobre el estado de los puntos del carné del asegurado, aunque, si es posible legalmente, está previsto solicitar autorización para la consulta electrónica a la DGT.

**E.-**

El número de pólizas que tenían contratada la cobertura al cierre del ejercicio 2006 eran 1.941.139 (37,22% del total de pólizas de la entidad).

Las primas emitidas eran de 19.793.073,48€ (0,77% del total de primas emitidas de la entidad).

Las primas devengadas eran 18.819.892,62€ (0,80% del total de primas devengadas de la entidad)

**F.-**

El número de siniestros aperturados durante 2006 ascendió a 4.114.

El importe de la siniestralidad incurrida del año 2006 fue de 6.577.134,23€ con un ratio sobre primas imputadas del 37,29%.

El bajo ratio de siniestralidad es debido a que se ha repercutido en 2006 el incremento de frecuencia como consecuencia de la implantación previsto del carné por puntos, aumento de la frecuencia que todavía no se ha producido, debido, probablemente, a las dificultades administrativas iniciales observadas en la gestión del carné por puntos.

**C-20**

**A.-**

Turismos, Vehículo Comercial y Motocicletas siempre y cuando aparezca el conductor nominado.

**B.-**

12 euros diarios con un máximo de 12 meses para la garantía de Retirada del Carnet de

Conducir y 12 euros diarios con un máximo de 6 meses para la Garantía de Pérdida de Vigencia del Permiso de Conducir por puntos.

**C.-**

Las tasas de prima han sido calculadas en base a la experiencia siniestral adquirida en los últimos 15 años y a las estimaciones realizadas por la Dirección General de Tráfico. Son segmentadas en base a los mismos criterios aplicados para la Garantía de Responsabilidad Civil.

**D.-**

Las medidas de selección aplicadas son las mismas que para la garantía de Responsabilidad Civil. No quedan cubiertos la pérdida de puntos por conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, por negativa a someterse a pruebas de detección, delitos contra la seguridad del tráfico y delitos dolosos. No solicitamos información sobre el estado de los puntos en el momento de la contratación ya que no podemos contrastarlo en bases de datos al no ser de acceso público. No obstante, antes de proceder a la prestación, se solicita al asegurado el historial de sanciones a fin de comprobar si se han producido con anterioridad a la toma de efecto de la póliza.

Así mismo, no se incluyen en la cobertura los puntos perdidos con anterioridad a la fecha de efecto de la póliza.

**E.-**

2.100.000 pólizas. Estas pólizas representan el 94% de las pólizas en cartera.

**F.-**

Al no tener desglosada informáticamente esta garantía, no disponemos en la actualidad de esta información. Estamos trabajando para obtenerla.

**C-21****A.-B.-**

comercializa la cobertura de retirada de carné desde el año 1969 como garantía opcional dentro del seguro del automóvil cubriendo:

a) El pago de un subsidio mensual.

b) La preparación y presentación de pliegos de descargo y recursos en vía administrativa, contencioso-administrativa y penal contra la sanción gubernativa o sentencia judicial firme que lleve aparejada la privación del permiso de conducir.

Como garantía opcional dentro del seguro del automóvil la cobertura queda restringida al conductor, tomador y propietario declarados en las condiciones particulares del seguro del automóvil y únicamente cuando la privación del permiso de conducir se deba a una infracción cometida con el vehículo declarado en las mismas.

En el año 1997 con el objeto de ofertar a nuestros asegurados una completa gama de productos que se ajuste y cubra todas sus necesidades se amplía la posibilidad de comercialización de este seguro a través de un seguro de retirada de carné individual no vinculado al seguro del automóvil con la misma cobertura pero asegurando exclusivamente al titular de la póliza con independencia del vehículo con el que haya cometido la infracción.

Con fecha 1 de julio de 2006, coincidiendo temporalmente con la entrada en vigor de la nueva normativa que regula el permiso de conducir por puntos, se procede a adaptar la gama de productos asociada a la retirada de carné recogiendo como factor de segmentación el uso particular/ profesional al que se destina el vehículo asegurado y adaptando la cobertura de seguro, el ámbito temporal y la prima del seguro (contratación opcional):

Subsidio particular:

Subsidio de retirada de carné dirigido a conductores no profesionales (vehículos de uso particular o empresa excluyendo los vehículos de uso comercial y furgonetas así como los vehículos de uso alquiler, autoescuela y remolques) cubriendo al tomador declarado en condiciones particulares cuando la privación del permiso de conducir se deba a una infracción cometida con cualquier vehículo o la pérdida total de puntos.

Se establecen cinco posibilidades distintas de comercialización en función del importe del subsidio: 150€, 200€, 300€, 500€ y 600€ mensuales.

El pago del subsidio mensual tiene un máximo de 12 mensualidades, ajustándose en todo caso al periodo de retirada del permiso de conducir indicado en la sanción gubernativa o sentencia judicial firme, o en caso de haberse producido por la pérdida total de los puntos asignados, hasta la recuperación del mismo.

Subsidio profesional:

Subsidio de retirada de carné dirigido a profesionales (vehículos de uso profesional/comercial y furgonetas excluyendo los vehículos de uso alquiler, autoescuela y remolques) cubriendo al tomador declarado en condiciones particulares cuando la privación del permiso de conducir se deba a una infracción cometida con cualquier vehículo o la pérdida total de puntos.

Se establecen cuatro posibilidades distintas de comercialización en función del importe del subsidio: 600€, 900€, 1200€ y 1500€ mensuales.

El pago del subsidio mensual tiene un máximo de 36 mensualidades, ajustándose en todo caso al periodo de retirada del permiso de conducir indicado en la sanción gubernativa o sentencia judicial firme, o en caso de haberse producido por la pérdida total de los puntos asignados, hasta la recuperación del mismo. La cartera se mantiene con el producto que tenía contratado hasta la fecha.

Para el seguro de retirada de carné individual que se comercializa no vinculado al seguro del automóvil se procede de forma similar estableciendo modalidades distintas para el uso particular y profesional. La cobertura de seguro, los capitales comercializados y el ámbito temporal coinciden con lo descrito anteriormente para el seguro de retirada de carné asociado a la póliza del automóvil.

Como se ha dicho anteriormente, esta modalidad de seguro individual (se cubre a la persona que figure como asegurado en las condiciones particulares del seguro) se comercializa con el objeto de ofertar a nuestros asegurados una completa gama de productos que se ajuste y cubra todas sus necesidades y está pensada especialmente para cubrir la retirada de carné a los conductores declarados en la póliza del automóvil, en aquellos casos en los que no coincida la figura del tomador del seguro del automóvil y el conductor habitual.

**C.-**

Para la determinación de la prima de riesgo se ha utilizado la información estadística de expuestos al riesgo y número de permisos de conducir suspendidos que recoge el Anuario Estadístico General de los años 2004 y 2005 que publica la Dirección General de Tráfico.

Dicha estadística recoge información tanto del censo de conductores como del número de permisos de conducir suspendidos, diferenciando por las distintas combinaciones de permisos de conducir y clasificadas por edades y sexos. Además recoge información sobre la duración de las suspensiones impuestas tanto por la Autoridad Gubernativa como Judicial.

Las primas de riesgo así obtenidas han sido corregidas con la experiencia de la Aseguradora para esta garantía y se han incrementado mediante la aplicación de un recargo segmentado que recoge el impacto de la nueva cobertura de pérdida de la totalidad de puntos que no está incluida en las estadísticas de la Dirección General de Tráfico para esos años por ser anteriores a la entrada en vigor de la normativa.

Una vez se publiquen nuevas estadísticas recogiendo el impacto de la pérdida de la totalidad de puntos se estudiará nuevamente la prima de riesgo y se ajustará si procede para garantizar la suficiencia de la misma.

En el cálculo de la prima de riesgo se distinguen dos grupos de riesgo en función de si la profesión del asegurado supone un uso profesional o no del automóvil, resultando la aplicación de un mayor recargo a los asegurados con uso profesional, dada la mayor exposición al riesgo.

**D.-**

En la actualidad antes de la contratación del seguro no se está solicitando información sobre el estado de los puntos del carné del asegurado si bien la cobertura de la póliza excluye el subsidio mensual cuando la retirada de carné tiene su origen en una sanción impuesta antes de la contratación del seguro. En consecuencia, el asegurado solo tiene derecho a percibir el subsidio mensual como consecuencia de una pérdida total de puntos si dicha pérdida de puntos se ha producido en su totalidad con posterioridad a la contratación de la garantía o seguro individual.

En cuanto a las medidas de selección de riesgos se establecen las siguientes excepciones:

- por sanciones impuestas antes de la contratación del seguro.
- por sanciones clasificadas como comisión de delitos.
- por infracciones de la normativa de Ordenación del Transporte Terrestre de mercancías y personas y la relativa al Medio Ambiente.
- por sanciones producidas con vehículos destinados al uso de alquiler y autoescuela, así como los vehículos remolque.
- cuando se conduzca estando privado de carné por sanción anterior, así como cuando la retirada se produzca por razón de edad.

Por otro lado, en el caso de estar el seguro de retirada de carné vinculado al seguro del automóvil son de aplicación las mismas medidas de selección de riesgos que hay establecidas para este seguro.

**E.-**

	Nº Pólizas	% Cartera Autos	Primas	% Primas Autos
Automóviles	83.377	9,81%	2.529.689	0,6%
Individual	3.450			

**F.-**

Nº Siniestros	Importe Siniestralidad	Ratio sobre primas
116	86.988,67	3,4%

**C-22**

**A.-**

Turismos Vehículo Comercial y Motocicletas siempre y cuando aparezca el conductor nominado.

**B.-**

12 euros diarios con un máximo de 12 meses para la garantía de Retirada del Carnet de Conducir y 12 euros diarios con un máximo de 6 meses para la Garantía de Pérdida de Vigencia del Permiso de Conducir por puntos.

**C.-**

Las tasas de prima han sido calculadas en base a la experiencia siniestral en España y a las estimaciones realizadas por la Dirección General de Tráfico. Están segmentadas en base a los mismos criterios aplicados para la Garantía de Responsabilidad Civil.

**D.-**

Las medidas de selección aplicadas son las mismas que para la garantía de Responsabilidad Civil. No quedan cubiertos la pérdida de puntos por conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, por negativa a someterse a pruebas de detección, delitos contra la seguridad del tráfico y delitos dolosos. No solicitamos información sobre el estado de los puntos en el momento de la contratación ya que no podemos contrastarlo en bases de datos al no ser de acceso público. No obstante, antes de proceder a la prestación, se solicita al asegurado el historial de sanciones a fin de comprobar si se han producido con anterioridad a la toma de efecto de la póliza. Así mismo, no se incluyen en la cobertura los puntos perdidos con anterioridad a la fecha de efecto de la póliza.

**E.-**

119.000 pólizas. Estas pólizas representan el 86% de las pólizas en cartera.

**6.- Respecto a la gestión del riesgo de subvención de los cursos para recuperación de puntos y para ambos esquemas de comercialización (opcional o integrado en póliza):**

**A.- ¿En qué tipo de productos de automóviles comercializa esta cobertura?**

**B.- ¿Cuáles son los importes de las subvenciones que cubre?**

**C.- ¿En función de que parámetros y estimaciones ha calculado las tasas de prima? ¿Son lineales o segmentadas por factores de riesgo del asegurado?**

**D.- ¿Qué medidas de selección de riesgo aplica? ¿Solicita antes de su contratación información sobre el estado de los puntos del carné del asegurado?**

E.- Al cierre del ejercicio 2006, ¿Qué número de pólizas y que porcentaje representan sobre el total de su cartera de seguros del automóvil tienen incluida esta cobertura?, ¿Qué volumen de primas ha emitido por esta cobertura y que porcentaje representan sobre el total de su cartera de seguros del automóvil?

F.- Durante el ejercicio 2006, ¿Qué número de siniestros ha aperturado por esta cobertura?, ¿Cuál ha sido el importe de su siniestralidad y su ratio sobre primas?

**C-01**

- A.- En todos nuestros productos.
- B.- Por pérdida parcial de puntos, hasta 200 €/año  
Por pérdida total de puntos, hasta 400 €/año
- C.- Ver respuesta a la cuestión 5.c).
- D.- Ver respuesta a la cuestión 5.d).
- E.- Ver respuesta a la cuestión 5.e).
- F.-

Nº de siniestros de Cursos de Sensibilización/Recuperación de Carné por puntos	2
Coste de estos siniestros	470 €
Siniestralidad sobre primas	0,1 %

**C-02**

- A.- En todos. Se asegura al conductor, incluso como garantía aislada.
- B.- Gastos de matriculación, incluidas tasas, por una única vez y hasta la cuantía reglamentariamente establecida y contra la presentación de los justificantes correspondientes
- C.- Lineales.
- D.- Mínimo disponer de 8 puntos y con tan sólo una retirada de carnet en su historial de conductor.
- E.- Pólizas: 15.945; 5,7% de la cartera; primas: 1.010.812€ ; 1% de la cartera
- F.- No se registran separadamente. Se imputan a la garantía de retirada de carnet

**C-03**

Por el momento, estamos estudiando si incorporamos estas garantías a nuestros productos.

**C-04**

- A.- En todos los productos, tanto negocio de particulares como empresas. La única excepción es en la Segunda Categoría, producto en el que hemos iniciado la comercialización en el 2006 y al no disponer de experiencia hemos optado por no incluirlo como garantía opcional.
- B.- Abonará hasta el límite de 500 € el coste del curso de sensibilización y reeducación vial, así como las tasas de la prueba de conocimientos para la recuperación del permiso o licencia de conducción. El pago se realizará directamente al beneficiario o mediante reembolso previa entrega de los justificantes de pago, a elección de la compañía.
- C.- Es una prima lineal para todos los productos, incluida en la garantía de gestión de multas.
- D.- De momento no solicitamos este tipo de información aunque no descartamos en un futuro la inclusión en el cuestionario de valoración de riesgos de dos preguntas, si ha perdido puntos y con cuántos contaba el asegurado.
- E.- Al cierre del ejercicio 2006, 604.565 pólizas tienen incluida la cobertura, lo que representa un 45,25% de nuestra cartera. El volumen de primas emitido asciende a 4.930.090, lo que representa el 0,79% del total. Estas cifras se refieren tanto a la cobertura de gestión de multas como a la del curso de recuperación de puntos, no siendo posible diferenciarlos al comercializarse por la misma garantía.
- F.- Durante el 2006 no se ha aperturado ningún siniestro de subvención del curso para la recuperación de los puntos.

**C-05**

- A.- En todos.
- B.- No limitado.
- C.-

Están segmentadas por factor profesión y tipo de vehículo.

D.-

Ninguna, por el momento.

E.-

Todas las pólizas incluyen esta cobertura dentro del paquete básico (459.903 pólizas). Esta cobertura se encuentra incluida en el paquete básico, de modo que no se tarifica de modo individualizado.

F.-

Ninguno.

#### **C-06**

A.-

Es un servicio que la entidad proporciona sin coste adicional para los mutualistas con seguro de autos y motos.

B.-

Cursos de recuperación parcial de puntos, con límite anual de 200 euros por servicio y año.

Curso de recuperación del permiso o licencia de conducción por puntos, con límite anual de 400 euros por servicio y año.

Tasas de examen con límite anual para este servicio de 100 euros por servicio y año.

C.-

No se carga coste adicional en la prima del seguro por este servicio a los mutualistas

D.-

No aplicable

E.-

Ninguno

F.-

Ninguno

#### **C-07**

A.-

Solo en póliza independiente

B.-

El subsidio mensual contratado con un límite de 3 meses.

C.-

Son lineales

D.-

No

#### **C-08**

A.-

En todos.

B.-

Ver punto nº 2 del presente cuestionario.

C.-

Fundamentalmente se segmenta por uso (particular vs profesional) y eventualmente tipo de vehículo.

D.-

Hasta el momento no hemos aplicado medidas específicas de selección para esta cobertura.

Estamos estudiando la posibilidad de solicitar información sobre el estado de los puntos del carné del asegurado.

E.-

En fecha 31/12/2006 esta cobertura estaba incluida (dentro de otra garantía comercial, y desde fecha 01/07/2006) en todas las pólizas existentes en cartera, es decir en 573.300 vehículos, sin cobrar sobre-prima al cliente en su primera anualidad.

En la siguiente anualidad el precio es de 3 € en vehículos de uso particular, y 4'5 € en vehículos de otros usos.

F.-

Esta cobertura esta reasegurada, por lo que todavía no nos ha trasladado información siniestral al respecto, si bien la apreciación es que de momento la incidencia es muy reducida (se espera que según incrementa la minoración de puntos en el tiempo aumente dicha incidencia).

#### **C-09**

A.-

En todos los seguros de automóviles de la compañía (cobertura OPTATIVA dentro de la garantía de Defensa y Reclamación)

B.-

La compañía se hace cargo del reembolso al Asegurado del importe del curso de recuperación parcial de puntos, cuando le queden 6 o menos puntos, hasta un máximo de 200 €.

C.-

La cobertura de Subvención de los Cursos de recuperación puntos forma parte de la ampliación de la garantía de Defensa y Reclamación, junto a otras coberturas que forman parte de dicha ampliación. El cálculo de la prima se realiza en base a un recargo sobre la prima técnica de la garantía de Defensa y Reclamación.

El cálculo para esta cobertura se establece en base a frecuencia (alrededor del 1%) y coste medio (200 €)

D.-

En el momento de inicio de la cobertura el saldo de puntos no puede ser inferior a 8.

E.-

NO DISPONIBLE

F.-

NO DISPONIBLE

**C-10**

- A.-  
En el producto de autos estándar.
- B.-  
Las indicadas de 300,600 y 1200 hasta 12 meses.
- C.-  
Las de reaseguro.
- D.-  
Predeterminadas en condiciones generales de la garantía.
- E.-  
Nos iniciaremos en 2007.
- F.-  
Nos iniciaremos en 2007.

**C-11**

A.-  
La cobertura de la defensa jurídica forma parte de las coberturas básicas y en inclusión en todos los productos que actualmente comercializamos.

**B.-**

- Pago de la tasa de examen y curso:  
 El importe del curso de sensibilización y reeducación vial. ( una única)  
 El importe de la tasa por derechos de examen.( una única)

C.-  
En función de las estimaciones publicadas por tráfico principalmente, pero también se ha revisado el comportamiento en países de nuestro entorno.

**D.-**

Solo al conductor nominal que figura en póliza con su vehículo turismo asegurado en póliza.

El importe a reembolsar se reducirá proporcionalmente entre los puntos antes de la vigencia de la póliza en nuestra entidad y el saldo total de los puntos.

**E.-**

Están incorporadas a la Defensa jurídica y a la cartera por lo tanto a finales 2006 contaban con esta cobertura casi 300.000 pólizas que llegarán a 600.000 pólizas en la última renovación. La prima de la cobertura se ha incrementado con 2 Euros.

**F.-**

En cuanto a la cobertura de Orientación- Información se recibieron bastantes llamadas los primeros meses, en la actualidad son pocas las llamadas.

En cuanto a las Tasas de Examen el momento no hemos tenido ningún caso en que el asegurado haya perdido todos los puntos.

**C-12**

A.-  
Es una cobertura incluida en las modalidades de seguro de autos comercializadas por la Compañía para primera categoría, siendo posible la contratación de la misma en vehículos de segunda y tercera categoría.

**B.-**

El importe de los gastos de matriculación hasta un límite de 500 euros.

**C.-**

La cobertura está reasegurada. De esta forma es la compañía reaseguradora la encargada de realizar las estimaciones de prima de riesgo pertinentes.

**D.-**

No se realiza ninguna medida de selección de riesgo especial para la contratación de la cobertura, de tal forma que la selección de los mismos se realiza en función del resto de coberturas contratadas. No se solicita información del estado de puntos del carné al asegurado antes de la contratación.

**E.-**

Se trata de una cobertura reasegurada que incluye los conceptos de gastos de matriculación y subsidio por privación temporal del permiso de conducir (véase punto 5.d.)

**F.-**

Es una cobertura reasegurada, de tal forma que el número de siniestros, importe de siniestralidad y ratio sobre primas son datos que no obran en poder de la Compañía.

**C-13****B.-**

200 € mensuales x 12 meses

**C.-**

Ya contestado

**D.-**

Ya contestado

**E.-**

ya contestado

**F.-**

Ya contestado

**C-14****A.-**

No se ofrece esta opción

**B.-**

No se ofrece esta opción

C.-

No se comercializa

D.-

No se comercializa esta opción. Tampoco pedimos los puntos del carné

E.-

Dentro de nuestras pólizas de automóviles no se ofrece, por tanto, no tenemos pólizas.

F.-

No se comercializa

#### C-15

.....

#### C-16

A.-

Excepto en ciclomotores, en todos.

B.-

En caso de revocación, hasta 500 € según el siguiente cálculo:

$$\text{indemnización} = \text{importegarantizado} * \frac{\text{puntosalcontratar}}{\text{créditototalpuntos}(8\text{ó}12)}$$

8= carné novel

12= carné antiguo

C.-

Son lineales; en función del capital contratado.

No existen factores de riesgo.

D.-

No se exige información previa, por ahora.

E.-

Son las mismas pólizas que las del apartado 5.- e):

Número de pólizas: 32.909

Porcentaje.....: 37,93%

Primas .....: 759.046,32 €

Porcentaje .....: 2,04%

F.-

Siniestros .....82

Importe .....14.6315,95

Ratio .....1,93%

#### C-17

A.-

No comercializamos

B.-

No comercializamos

C.-

No comercializamos

D.-

No comercializamos

E.-

No comercializamos

F.-

No comercializamos

#### C-18

A.-

En todos los productos de automóviles y para todos los tipos de vehículo.

B.-

Se cubre el importe de los cursos de recuperación de puntos y las tasas del correspondiente examen, en caso de pérdida total de puntos.

C.-

Las tasas se han calculado en función de los datos aportados por Tráfico sobre el nº de retiradas y suspensiones de carnet realizadas desde el año 1996 sobre el censo de conductores.

D.-

Actualmente no estamos solicitando información sobre los puntos de cada conductor, pero tenemos previsto incorporarlo al cuestionario de riesgo el próximo mes de abril, de forma que estarán excluidos de las normas de contratación aquellos asegurados cuyos puntos sean inferiores a 8.

E.-

987.865 pólizas que representan el 100% del total.

2,4 € por póliza.

F.-

No se han aperturado siniestros en esta cobertura.

**C-19**

- A.-  
Ídem punto 5.a)  
B.-  
Ídem punto 5.b)  
C.-  
Ídem punto 5.c)  
D.-  
Ídem punto 5.d)  
E.-  
Ídem punto 5.e)  
F.-  
Ídem punto 5.f)

**C-20**

- A.-  
Turismos y motocicletas, siempre y cuando el conductor esté nominado.  
B.-  
El coste total de los cursos.  
- Por realización de curso para recuperación de puntos: coste total, con un máximo de 250,00 €.  
- Por realización de curso para recuperación del permiso: coste total, más tasas, con un máximo de 500,00 €.  
C.-  
En base a la experiencia siniestral adquirida en los últimos 15 años y a las estimaciones realizadas por la Dirección General de Tráfico. Son segmentadas en base a los mismos criterios aplicados para la Garantía de Responsabilidad Civil.  
D.-  
Las medidas de selección aplicadas son las mismas que para la garantía de Responsabilidad Civil. No solicitamos información sobre el estado de los puntos en el momento de la contratación ya que no podemos contrastarlo en bases de datos, al no ser de acceso público. No obstante, antes de proceder a la prestación, se solicita al asegurado el historial de sanciones, a fin de comprobar si se han producido con anterioridad a la toma de efecto de la póliza, en cuyo caso no quedan bajo cobertura. Tampoco quedan cubiertos los puntos perdidos a consecuencia de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, negativa a someterse a pruebas para su detección, delitos contra la seguridad del tráfico o delitos dolosos.  
Así mismo, no se incluyen en la cobertura los puntos perdidos con anterioridad a la fecha de efecto de la póliza.  
E.-  
2.100.000 pólizas. Estas pólizas representan el 81% de las pólizas en cartera.  
F.-  
Al no tener desglosada informáticamente esta garantía, no disponemos en la actualidad de esta información. Estamos trabajando para obtenerla.

**C-21**

- A.- B.-  
Ante la entrada en vigor el 1 de julio de 2006 de la nueva normativa que regula el permiso de conducir por puntos se inicia la comercialización del seguro Carné y Punto. Se trata de un seguro orientado al asesoramiento y prevención, para conservar o recuperar los puntos otorgados a cada permiso de conducción:  
Información y asesoramiento sobre las sanciones que restan puntos y fórmulas de recuperación.  
Redacción y presentación de los escritos de alegaciones y recursos administrativos contra las sanciones impuestas a partir de la fecha de vigencia del seguro y con repercusión en pérdida de puntos, relativas a la circulación en territorio español.  
Los trámites y el coste del curso de recuperación parcial de puntos perdidos por sanciones impuestas a partir de la fecha de vigencia del seguro. Límite 200 euros.  
Los trámites y el coste del curso de recuperación del permiso de conducción, tras perder el total de los puntos asignados, por sanciones impuestas a partir de la fecha de vigencia del seguro. Límite 500 euros.  
Se establecen dos posibilidades de comercialización del seguro Carné por puntos:  
a) Como garantía de contratación incluida dentro del seguro del automóvil en cuyo caso la cobertura se presta al tomador del seguro declarado en las condiciones particulares.  
b) Como seguro individual no vinculado al seguro del automóvil en cuyo caso la cobertura se presta a la persona que figure como asegurado en las condiciones particulares del seguro.  
C.-  
Ante la ausencia de información propia y sectorial para la determinación de la prima de riesgo de esta garantía se establece una prima de riesgo fija obtenida a partir de la información estadística que sobre el censo de conductores y número de denuncias formuladas proporciona la Dirección General de Tráfico en el Anuario Estadístico General. A partir de dicha información y aplicando los factores correctores necesarios a fin de ajustar la prima obtenida al riesgo cubierto se obtiene la prima de riesgo a aplicar. Esta prima de riesgo será revisada en cuanto estén disponibles las primeras estadísticas relativas a la pérdida de puntos.  
D.-  
Se establecen las mismas medidas de selección de riesgos que para el subsidio por pérdida del carné.  
E.-

	Nº Pólizas	% Cartera Autos	Primas	% Primas Autos
Automóviles	839.213	98,7%	843.529	0,2%
Individual	3.450			

F.-

Nº Siniestros	Importe Siniestralidad	Ratio sobre primas
0	0	0,0%

**C-22**

A.-

Turismos y motocicletas, siempre y cuando el conductor esté nominado. En todo caso es condición necesaria asegurar también la pérdida del permiso de conducir.

B.-

El coste total de los cursos.

- Por realización de curso para recuperación de puntos: coste total, con un máximo de 250,00 €.

- Por realización de curso para recuperación del permiso: coste total, más tasas, con un máximo de 500,00 €.

C.-

Las tasas de prima han sido calculadas en base a la experiencia siniestral de la Cía. en España y a las estimaciones realizadas por la Dirección General de Tráfico. Están segmentadas en base a los mismos criterios aplicados para la Garantía de Responsabilidad Civil.

D.-

Las medidas de selección aplicadas son las mismas que para la garantía de Responsabilidad Civil. No solicitamos información sobre el estado de los puntos en el momento de la contratación ya que no podemos contrastarlo en bases de datos, al no ser de acceso público. No obstante, antes de proceder a la prestación, se solicita al asegurado el historial de sanciones, a fin de comprobar si se han producido con anterioridad a la toma de efecto de la póliza, en cuyo caso no quedan bajo cobertura. Tampoco quedan cubiertos los puntos perdidos a consecuencia de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes, negativa a someterse a pruebas para su detección, delitos contra la seguridad del tráfico o delitos dolosos.

Así mismo, no se incluyen en la cobertura los puntos perdidos con anterioridad a la fecha de efecto de la póliza.

E.-

101.000 pólizas. Estas pólizas representan el 72% de las pólizas en cartera.

F.-

Al no tener desglosada informáticamente esta garantía, no disponemos en la actualidad de esta información. Estamos trabajando para obtenerla.

**7.- Refiriéndonos al concepto más amplio del término “seguridad vial”, ¿considera que las aseguradoras de automóviles podrían diseñar algún tipo de acciones o estrategias orientadas a mejorar la sensibilidad y posicionamiento de sus asegurados en los diferentes ámbitos de seguridad vial? De ser así ¿Cuál cree que debería ser su integración en los esquemas de gestión de la aseguradora: en el área de Responsabilidad Social Corporativa; en el de Siniestros; en el Comercial, ... ?**

**C-01**

Si, las compañías aseguradoras, dependiendo de los medios a su alcance, pueden invertir en este tipo de acciones. Entendemos que su integración debería ser una realidad a todos los niveles y áreas, y sobre todo en relación a la Responsabilidad Social Corporativa.

**C-02**

Las acciones oportunas se vienen desarrollando en el seno de la Patronal Unespa.

**C-03**

Nuestra compañía cuenta con un Proyecto de Seguridad Vial, que está integrado dentro del mismo Área que se responsabiliza de la Responsabilidad Social Corporativa.

**C-04**

Creemos que todas las partes afectadas (Administración, Aseguradoras, Conductores...) deben implicarse para mejorar un problema que incumbe a toda la sociedad española, como es el alto número de víctimas que provocan los accidentes de tráfico. Pero cada compañía debe decidir internamente de qué forma quiere contribuir y cómo integrar estas acciones dentro de su estructura, dependiendo de su propia organización.

**C-05**

Como aseguradora colabora con las Administraciones Públicas con el fin de desarrollar e impulsar tareas de prevención vial.

Este campo concreto de actuaciones se realizan con la colaboración de las autoridades correspondientes, entre las que ocupa un lugar destacado la Dirección General de Tráfico, el Servei Català de Trànsit, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y la del Gobierno de Aragón.

**C-06**

Consideramos que deben apoyarse proyectos de Educación Vial.

**C-07**

Por supuesto, las aseguradoras podemos y debemos participar en este tipo de acciones. Podemos dirigir acciones a los asegurados incluso personalizadas, después de cada siniestro.

Estas acciones se integrarían en el área de RSC y deberían estar apoyadas (¿subvencionadas?) por los organismos públicos.

**C-08**

Como aseguradora colabora con las Administraciones Públicas con el fin de desarrollar e impulsar tareas de prevención vial.

Este campo concreto de actuaciones se realizan con la colaboración de las autoridades correspondientes, entre las que ocupa un lugar destacado la Dirección General de Tráfico, el Servei Català de Trànsit, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y la del Gobierno de Aragón.

**C-09**

Sí. Enviando o facilitando el acceso de forma ágil a documentación referente a seguridad vial por parte de las Compañías hacia los Asegurados. También mostrando casos reales de siniestros para, de esta manera, concienciar al Asegurado de las consecuencias que puede tener una conducción temeraria/distraída para su persona o la de sus acompañantes.

**C-10**

Obviamente nos corresponde impulsar y participar en este tipo de acciones, que deberían caer directamente en el ámbito del área de responsabilidad social corporativa.

**C-11**

Si creo que es interesante estar presentes en cualquier tema que reduzca algo de tanto impacto social como los accidentes de tráfico. No me parece relevante la forma en que cada compañía lo integre en su estructura de gestión.

**C-12**

Sí, en el área de Responsabilidad Social Corporativa.

**C-13**

Entiendo que debe ser el Estado el que haga las campañas.

**C-14**

Las compañías aseguradoras deberían desarrollar acciones destinadas a mejorar la sensibilidad de los asegurados en los diferentes ámbitos de seguridad vial. Y debería estar presente en casi todos sus esquemas de gestión. Debería liderarse probablemente desde un área de Responsabilidad Social Corporativa o Comunicación, pero debería estar presente en el momento de la comercialización y diseño de productos, de campañas de publicidad e incluso en la propia tramitación de siniestro.

**C-15**

Sí debiéramos y entiendo que se están realizando proyectos por parte de la Comisión de Automóviles de UNESPA, que una vez concluidas debieran de llevarse a la práctica por todo el Sector asegurador. De no ser así entendemos no darán los resultados deseados. No obstante consideramos que los fabricantes y distribuidores de automóviles debieran poner mucho de su mano al objeto de "pleno éxito"

**C-16**

Sí, entendemos que los esfuerzos en este sentido nunca serán suficientes y que los mismos deben incluir a todos aquellos que de algún modo tienen alguna responsabilidad en la misma, lo que incluye también a administraciones públicas, fabricantes de automóviles, organizaciones empresariales y no solo compañías individuales. Por desgracia la siniestralidad en las carreteras no es un problema monocausal y por ello no existe una solución única. Hay un nivel elevado de corresponsabilidades.

Desde la posición individual de la compañía, las acciones en temas de "seguridad vial" encajan en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, asesoradas por las diversas áreas de la entidad

**C-17**

Responsabilidad Social Corporativa

**C-18**

Sí, las aseguradoras tenemos una responsabilidad social importante y por tanto, debemos ser partícipes de las políticas de Seguridad Vial.

A través de Unespa colaboramos con la DGT y la Comisión Europea para el análisis de información sobre las lesiones ocasionadas en los accidentes de tráfico, y participamos de la política de subvenciones realizadas al Instituto Guttman en su campaña Stop Accidentes y AESLEME en sus actividades de prevención de accidentes de tráfico.

Este tipo de políticas podrían integrarse dentro del área de Responsabilidad Social Corporativa, por ser el área que puede diseñar una política global e involucrar a todos los departamentos en el desarrollo de la misma.

**C-19**

Consideramos que se deben realizar acciones que mejoren la sensibilidad de los asegurados en todos los ámbitos de la seguridad vial.

Entendemos que estas acciones deben partir del área de Responsabilidad Social Corporativa

**C-20**

Concienciar a la sociedad de una mayor educación y sensibilización sobre los diferentes aspectos de la seguridad vial, redundaría en un menor porcentaje de siniestralidad. No depende sólo de las aseguradoras, también fundamentalmente de instituciones como Ministerio del Interior, DGT, escuelas de conducción y de una educación a nivel de impartición de cursos en colegios.

En lo que respecta a la gestión dentro de la aseguradora, su integración debería ser en el área de Responsabilidad Social Corporativa.

**C-21**

Consideramos que la realización de acciones orientadas a potenciar la seguridad vial debe estar integrada en el área de Responsabilidad Social Corporativa de la Entidad, como parte de las acciones que realiza ésta. En nuestro caso tiene abiertas varias líneas en materia de seguridad vial.

**C-22**

Concienciar a la sociedad de una mayor educación y sensibilización sobre los diferentes aspectos de la seguridad vial, redundaría en un menor porcentaje de siniestralidad. No depende sólo de las aseguradoras, también fundamentalmente de instituciones como Ministerio del Interior, DGT, escuelas de conducción y de una educación a nivel de impartición de cursos en colegios.

En lo que respecta a la gestión dentro de la aseguradora, su integración debería ser en el área de Responsabilidad Social Corporativa.

**8.- ¿Dispone o tiene pensando desarrollar Planes de Seguridad Vial para sus asegurados?. De ser así ¿podría detallarnos en qué consisten: acuerdos con entidades de lesionados por accidentes de tráfico; facilitación de chequeos periódicos de los vehículos asegurados; cursos de conducción; estrategias de comunicación y sensibilización,...etc.?**

**C01**

Si, habitualmente se publican artículos y documentos en nuestra revista con el objetivo de sensibilizar a nuestros mutualistas de la necesidad de cumplir fielmente las normas de circulación para reducir la siniestralidad,

**C-02**

No se vienen desarrollando acciones en este sentido; salvo las relativas a acuerdos puntuales con entidades de lesionados o centros médicos.

**C-03**

En estos momentos, el Plan de Seguridad Vial se ha hecho extensivo a nuestros propios empleados, y estamos estudiando cómo lo extendemos a nuestros Agentes y Asegurados.

**C-04**

realiza distintas acciones con el objetivo de mejorar la seguridad vial: envío de folletos con consejos sobre conducción y seguridad, cursos de conducción segura (tanto para coches como para motos), diversas estrategias de comunicación y sensibilización, mesas redondas sobre seguridad vial en las que participan las personalidades del sector de reconocido prestigio etc.

**C-05**

Además de lo indicado en el punto anterior, estamos pensando en entregar un folleto específico sobre Seguridad Vial junto con la documentación de cada nueva póliza que se emita.

**C-06**

- Educación infantil a través de acuerdos centros escolares.
- Cursos de conducción para adultos
- Carné Joven
- Acuerdos con fabricantes para el intercambio de experiencia siniestral.
- Unidad móvil de educación vial.
- etc.

**C-07**

De momento No.

**C-08**

Además de lo indicado en el punto anterior, estamos pensando en entregar un folleto específico sobre Seguridad Vial junto con la documentación de cada nueva póliza que se emita.

**C-09**

No

**C-10**

Nuestra entidad se adhirió en su momento (junio 2006) a la Carta Europea de la Seguridad Vial con el compromiso de impulsar acciones en su entorno (mutualistas, colaboradores, empleados...) en línea con las impulsadas: formación, comunicación, revisiones...

**C-11**

La compañía va a patrocinar la primera escuela para motoristas con carné B; una iniciativa de un Club de Motoristas, una entidad del sector asegurador y la inestimable colaboración del Ayuntamiento de Madrid, la entidad se convierte en el patrocinador principal de la primera Escuela para conductores de motocicletas con carné B que se pone en marcha en España.

Consciente del importante cometido del Club de Motoristas, ofrece su apoyo para la creación de la primera Escuela para Motoristas con carné B. La iniciativa, además de ser necesaria por el incremento de las matriculaciones de motocicletas de hasta 125 c.c., es innovadora y pionera en España: hasta ahora, las acciones diseñadas para reforzar la seguridad vial nunca se habían dirigido a motoristas.

La escuela ofrecerá una formación eminentemente práctica, contando también con aulas en las que se impartirán contenidos didácticos desarrollados en colaboración con el Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de una Universidad, así como diversos especialistas con amplia experiencia en la formación de conductores de motocicletas.

Además se encuentra en conversaciones con otras entidades relacionadas con el ámbito del automóvil con la intención de participar en estudios y análisis conjuntos.

**C-12**

Actualmente, a través de la revista de la Compañía damos consejos encaminados a la prevención de accidentes de todo tipo, haciendo hincapié de forma especial en aspectos relacionados con la educación vial.

Dentro de nuestra Responsabilidad Social Corporativa tenemos previsto realizar acciones relacionadas con este objetivo, comenzando por los jóvenes menores de 18 años, los cuales en un futuro accederán a la conducción de un vehículo.

#### **C-13**

Hemos ofertado cursos de especialización y la respuesta ha sido mínima

#### **C-14**

Inicialmente se están llevando a cabo estrategias de comunicación y sensibilización con diferentes temas relacionados con la prevención. Se han firmado acuerdos con el Hospital de lesionados de médula de Toledo; en un futuro no descartamos desarrollar acciones de cursos de conducción como los desarrollados en países de nuestro entorno.

#### **C-15**

En estos momentos no tenemos, pero en el futuro contribuiremos a realizar estrategias de comunicación y sensibilización al respecto.

#### **C-16**

Los planes en proceso de desarrollo se orientan principalmente hacia la comunicación, sensibilización, información y también en la educación en futuros conductores.

#### **C-17**

No

#### **C-18**

Nos gustaría crear planes específicos de Seguridad Vial, para lo que estamos analizando distintos servicios para ofrecer a nuestros asegurados un plan global.

En julio de este año comenzamos lanzando un folleto explicativo sobre el carnet por puntos que enviamos a todas nuestra cartera.

#### **C-19**

El Instituto de Seguridad Vial se encarga del desarrollo de programas de sensibilización en este sentido.

#### **C-20**

En la página web corporativa, se fomenta el respeto a las normas de circulación, se informa y asesora a los asegurados sobre el permiso de circulación por puntos e, igualmente, mediante un enlace con la web de la Dirección General de Tráfico, se intenta informar de los riesgos y seguridad en la conducción.

#### **C-21**

La compañía considera la formación en materia de seguridad vial la clave para la prevención de los accidentes de tráfico y, en consecuencia, la mayoría de las acciones realizadas van encaminadas en esta línea:

La garantía de Serie que comercializa dentro del seguro del automóvil incluye la cobertura ESCUELA que facilita al asegurado acceso a la escuela de perfeccionamiento en la conducción donde se imparten cursos para conductores que buscan una conducción más segura.

En estos momentos se está negociando la posibilidad de impartir a nuestros asegurados cursos de formación relacionados con el buen uso de los sistemas de protección de los vehículos (regulación del reposacabezas, cinturón de seguridad, asientos para niños, ...).

Colaboración con la asociación AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal) en campañas de prevención de accidentes dirigida a jóvenes en edad escolar.

Colaboración con AESLEME en el patrocinio de Road Shows, que son espectáculos de seguridad vial enfocados a jóvenes que empiezan a conducir coches o motos. Este año se ha firmado con el Ayuntamiento de Madrid realizar este tipo de acciones en todos los distritos de la capital.

Información a nuestros asegurados sobre el funcionamiento del permiso de conducción por puntos.

También se han realizado acciones concretas con nuestros asegurados facilitándoles el servicio pre-ivt de forma totalmente gratuita.

#### **C-22**

En la página web corporativa, se fomenta el respeto a las normas de circulación e, igualmente, mediante un enlace con la web de la Dirección General de Tráfico, se intenta informar de los riesgos y seguridad en la conducción.

**9.- Volviendo a la cobertura de subsidio por retirada del carné y dado que, desde diversas instituciones y organismos se ha iniciado un debate sobre su coherencia:**

**a.- ¿Se ha planteado si esta cobertura puede conllevar a un incremento del denominado riesgo moral (\*)?**

**(\*) Riesgo moral : en el caso que nos ocupa, el conductor relajará el cumplimiento de sus obligaciones sabiendo que, en caso de incumplimiento, los posibles perjuicios que debería soportar son compensados por un tercero, incluso**

**Sobre compensados percibiendo finalmente un beneficio por su incumplimiento.**

#### **C-01**

Estimamos que el perjuicio que supone al asegurado la retirada del carné no se puede compensar nunca con la cobertura de este seguro, sino que sólo se reduce en cierta medida el impacto económico, tanto en esta garantía como en el resto de las del seguro del automóvil, puesto que la mayoría de los siniestros vienen provocados por incumplimiento de las normas de circulación y el seguro de Responsabilidad Civil, en definitiva, protege el patrimonio del conductor responsable.

**C-02**

No

**C-03**

En nuestro caso, hemos decidido no potenciar esta cobertura por las dudas que se nos plantean, y hemos preferido apostar por el Plan de Seguridad Vial.

**C-04**

No lo descartamos. Es por ello por lo que la Compañía ha optado por un sistema de subvención de los cursos con un compromiso claro por la reeducación de los conductores.

**C-05**

Entendemos que no es el caso, dado que la retirada del permiso de conducir ocasiona a los conductores unos perjuicios que no son compensados por la indemnización económica que cubre nuestra póliza de seguro, máxime cuando la misma está muy limitada en términos de importe máximo indemnizado y de temporalidad.

**C-06**

En algunos casos particulares, la obtención de compensaciones económicas a cambio de una cantidad de puntos perdidos podría incluso resultar un aliciente para el infractor y fomentar, por lo tanto la infracción, además, el facilitar indemnizaciones a los conductores infractores, podría entenderse como un tratamiento desigual a favor de los malos conductores frente a los más respetuosos con las normas de tráfico.

**C-07**

Puede ser así.

**C-08**

Entendemos que no es el caso, dado que la retirada del permiso de conducir ocasiona a los conductores unos perjuicios que no son compensados por la indemnización económica que cubre nuestra póliza de seguro, máxime cuando la misma está muy limitada en términos de importe máximo indemnizado y de temporalidad.

La finalidad de la cobertura es la de asesorar legalmente, prestar defensa jurídica y permitir la rehabilitación del conductor que ha exhibido en el pasado conductas incívicas o de riesgo.

¿Cuándo la Administración costea con los impuestos de los ciudadanos un abogado de oficio en un proceso penal, incurre acaso en "riesgo moral", fomentado el que los ciudadanos cometan delitos?

**C-09**

Nos lo planteamos y por eso pusimos la restricción de contratación a la previa acreditación de tener 8 puntos. Por otro lado, las retiradas de carné, tal y como están definidas actualmente, no siempre hacen referencia sólo a excesos de velocidad, conducción temeraria o tipologías de riesgos poco recomendables para suscribir. También se les puede retirar el carné a personas que no tienen porqué representar un riesgo poco atractivo para la compañía (por no llevar el cinturón, lanzamiento de colillas,...) y que pueden ser clientes rentables para el negocio.

**C-10**

Efectivamente nos lo hemos planteado hasta tomar la decisión indicada, en la línea de privar de efectos a la norma sancionadora.

**C-11**

Sí, y no creo que haya riesgo moral por las magnitudes de nuestra cobertura. Creo que hay más riesgo moral en el hecho de no poder repetir contra el asegurado en caso de alcoholemia.

**C-12**

En el caso de la cobertura comercializada por la Compañía entendemos que no es así debido al bajo importe del subsidio. Nuestra cobertura la orientamos a buenos conductores que cometen un error puntual en la conducción y no está orientada a los conductores reincidentes, debido a que esto supondría una antiselección de riesgos que podría llegar a comprometer el resultado de otras garantías, tales como la Responsabilidad Civil, con mucho más peso en el ramo.

**C-13**

Creo que no tiene nada que ver y que deriva de la alarma social y el miedo generalizado que nos han inculcado desde la DGT

**C-14**

Esta cobertura tiene un riesgo moral importante e incluso de credibilidad para el propio sector.

Por un lado estamos subsidiando a los infractores diciendo no te preocupes si incumples aquí estamos nosotros; mientras por otro lado financiamos estudios de siniestralidad de causas de accidentes e intentamos como sector que haya una menor siniestralidad

**C-15**

Sí

**C-16**

Sí, nos lo hemos planteado, aunque hemos decidido incluirlo entre nuestras coberturas al entender que no supondrá un incremento de dicho riesgo moral. Creemos que el riesgo es preexistente a la cobertura, no por el aseguramiento debería existir una actitud más incívica hacia la seguridad vial, opinamos que gran parte del problema es educativo y por lo tanto la reeducación se basará en la adopción de medidas punitivas, pero no por ello se agravará el riesgo ni creemos que por la existencia de la cobertura éste se agrave.

Podemos aportar los siguientes argumentos:

1.- Se trata de un seguro paliativo. O sea, nunca llega a compensar los perjuicios derivados de una retirada / revocación de carné.  
2.- Las multas y sanciones están excluidas, con lo que el infractor continúa "castigado".  
3.- Las estadísticas de siniestralidad alertan de una posible peligrosidad.  
4.- Por otra parte y no menos importante, es una cobertura que existe en el mercado y con carácter generalizado.  
Sin embargo, consideramos que otras reformas que se están planteando actualmente desde el TRRCYSCVM sí que podrían incrementar el riesgo moral de manera peligrosa para la sociedad (como por ejemplo la no repetición de las exclusiones contractuales pactadas con el asegurado que no son oponibles frente a terceros) ya que diluyen la responsabilidad del conductor trasladándola a la aseguradora

#### **C-17**

Entendemos que no tiene por qué incrementarlo

#### **C-18**

Sí, pero en el seguro de autos todas las coberturas pueden llevar aparejado un determinado riesgo moral. Existen ejemplos de distinto calado:

-se cubre la responsabilidad civil de los daños ocasionados a un tercero, al que nunca se le puede interponer ninguna exclusión, aunque el asegurado conduzca ebrio

-se cubren los daños que sufran los ocupantes del vehículo aunque éstos no lleven el cinturón de seguridad...

Pero el contrato de seguro se fundamenta en la buena fe y por tanto, como aseguradores, nuestro objetivo es resarcir los daños que se puedan ocasionar al producirse un evento cubierto por la póliza.

#### **C-19**

Sí se ha planteado, pero entendemos que lo limitado de la indemnización (37 euros diarios, con máximo de 3 meses) en ningún caso puede suponer un incentivo para el incumplimiento de las normas, ya que la penalización fundamental de pérdida de autorización para conducir se mantiene íntegra y la indemnización pecuniaria sólo tiene un efecto de compensación de gasto extra de movilidad que puede originar al asegurado la pérdida temporal del permiso de conducir.

#### **C-20**

Desde el momento en que la cobertura se realiza sobre hechos no contemplados como dolosos, consideramos que se trata de una garantía más, que amplía y se adecua a la nueva realidad que surge con la implantación del permiso de conducir por puntos y que viene a sustituir/complementar la cobertura de retirada del permiso de conducir, contemplada desde hace tiempo en nuestros productos. El contrato de seguro tiene como principio fundamental el de la buena fe. Por ello toda cobertura de riesgo, en cualquier Ramo de seguro, no implica que deba haber una modificación en el comportamiento de los asegurados, los cuales deben de adecuar su actuación al cumplimiento de las normas vigentes.

#### **C-21**

La retirada de carné es un seguro orientado a la ayuda económica para sufragar gastos de transporte público o pérdida de ingresos, mientras se carece de carné de conducir por la pérdida total de los puntos asignados o sanción gubernativa. Desde esta perspectiva y sin olvidar que los capitales asegurados no son muy elevados consideramos poco probable que la contratación de este tipo de seguro pueda conllevar un aumento del riesgo moral. La experiencia de muchos años comercializando este seguro nos ha demostrado que dicho riesgo moral no ha existido.

La información que puedan dar las Aseguradoras a sus clientes es otra vía muy positiva para concienciar sobre la responsabilidad que implica la conducción de un automóvil.

Como en otros tipos de seguro se pueden presentar situaciones de enriquecimiento injusto por parte de los asegurados pero de acuerdo con nuestra experiencia este tipo de situaciones no son habituales.

#### **C-22**

Desde el momento en que la cobertura se realiza sobre hechos no contemplados como dolosos, consideramos que se trata de una garantía más, que amplía y se adecua a la nueva realidad que surge con la implantación del permiso de conducir por puntos y que viene a sustituir/complementar la cobertura de retirada del permiso de conducir, contemplada desde hace tiempo en nuestros productos. El contrato de seguro tiene como principio fundamental el de la buena fe. Por ello toda cobertura de riesgo, en cualquier Ramo de seguro, no implica que deba haber una modificación en el comportamiento de los asegurados, los cuales deben de adecuar su actuación al cumplimiento de las normas vigentes.

**9.- Volviendo a la cobertura de subsidio por retirada del carné y dado que, desde diversas instituciones y organismos se ha iniciado un debate sobre su coherencia:**

**b.- ¿Ha analizado la posibilidad de que, bajo determinadas circunstancias, pudieran darse situaciones de enriquecimiento injusto por parte de los asegurados?**

#### **C-01**

Sí, pero estimamos que sólo se podría dar en circunstancias de fraude, por ejemplo, imputando las infracciones a personas que nunca conducen y beneficiándose del subsidio sin que haya nadie afectado por la retirada del carné.

#### **C-02**

No, en todo caso se detectarían en la gestión de siniestros.

#### **C-03**

Con el capital máximo que actualmente otorgamos, entendemos que no.

#### **C-04**

Efectivamente podría tipificarse un nuevo fraude por el que de la pérdida de puntos resultara un enriquecimiento por incumplimiento de sus obligaciones de seguridad vial.

**C-05**

En base a los argumentos del apartado anterior, no lo vemos posible en nuestro caso.

**C-06**

Contestado en la pregunta anterior

**C-07**

Sí. Para ello limitamos el subsidio al nivel de ingresos del asegurado

**C-08**

En base a los argumentos del apartado anterior, no lo vemos posible en nuestro caso.

**C-09**

Caso de contratar la garantía de Subsidio por Retirada de Carné, se deben acreditar los ingresos mensuales o promedio del Asegurado. Sin esta documentación no se podrá contratar la garantía.

**C-10**

Sí.

**C-11**

La cuantía de la subvención no supondría el enriquecimiento injusto.

**C-12**

Entendemos que el bajo importe del subsidio no da lugar al enriquecimiento injusto por parte de los asegurados. El importe de la sanción y los trastornos que supone la pérdida del permiso de conducir para un asegurado en términos de flexibilidad de desplazamientos no son compensados con una indemnización de 300 euros/mes.

**C-13**

Es un contrato privado donde se pactan anticipadamente unos capitales. Si quien los ofrece a cambio de una prima la considera suficiente, si beneficia al que lo percibe será en contadas ocasiones

**C-14**

El enriquecimiento en el sentido literal es difícil que se pueda producir, pero sí en el sentido de pagar a alguien que ha infringido la ley; de ser "injusta" su indemnización al menos desde el punto de vista social.

**C-15**

No lo hemos analizado, pero vemos razonable ese supuesto.

**C-16**

Como ya indicábamos, es un seguro que minimiza las pérdidas pecuniarias. Según esto, nunca llega a compensar el perjuicio.

Por otra parte, las indemnizaciones siempre se efectúan bajo una documentación emitida por la Administración.

Qué duda cabe que existe la posibilidad de algún asunto puntual, nunca generalizado, en el que pueda darse un aumento patrimonial injusto, pero nunca, ni mucho menos, enriquecimiento.

**C-17**

Podrían darse si se aceptara la contratación de capitales elevados, no es nuestro caso, ya que como ha quedado dicho el capital máximo asegurable es de 600€ mensuales.

**C-18**

Sí, no obstante el seguro busca el resarcimiento de un daño ocasionado por un accidente, en ningún caso el asegurado puede enriquecerse de forma injusta, para ello la redacción del condicionado intenta parametrizar los casos y los límites temporales y económicos en los que se ofrecen las distintas prestaciones.

**C-19**

No consideramos que esta cobertura produzca un enriquecimiento injusto por parte del asegurado. Lo que tratamos con esta cobertura es de indemnizar al asegurado por los perjuicios económicos adyacentes que le provoca la retirada del permiso de conducir (p.e. la utilización de otro medio de transporte)

**C-20**

En el caso de que se dieran estas situaciones, se encontrarían siempre amparadas en la legislación vigente, la cual excluye que el seguro pueda ser objeto de enriquecimiento injusto.

**C-21**

La retirada de carné es un seguro orientado a la ayuda económica para sufragar gastos de transporte público o pérdida de ingresos, mientras se carece de carné de conducir por la pérdida total de los puntos asignados o sanción gubernativa. Desde esta perspectiva y sin olvidar que los capitales asegurados no son muy elevados consideramos poco probable que la contratación de este tipo de seguro pueda conllevar un aumento del riesgo moral. La experiencia de muchos años comercializando este seguro nos ha demostrado que dicho riesgo moral no ha existido.

La información que puedan dar las Aseguradoras a sus clientes es otra vía muy positiva para concienciar sobre la responsabilidad que implica la conducción de un automóvil.

Como en otros tipos de seguro se pueden presentar situaciones de enriquecimiento injusto por parte de los asegurados pero de acuerdo con nuestra experiencia este tipo de situaciones no son habituales.

**C-22**

En el caso de que se dieran estas situaciones, se encontrarían siempre amparadas en la legislación vigente, la cual excluye que el seguro pueda ser objeto de enriquecimiento injusto.

**9.- Volviendo a la cobertura de subsidio por retirada del carné y dado que, desde diversas instituciones y organismos se ha iniciado un debate sobre su coherencia:**

**C.- ¿Mediante qué tipo de coberturas considera que el sector asegurador podría coadyuvar las políticas públicas orientadas a la disminución de la siniestralidad?**

**C-01**

Proporcionando servicios encaminados a mejorar el estado del parque automovilístico e incentivando la buena conducción a través de sistemas de bonificación por no siniestralidad adecuados.

**C-02**

Depende de las decisiones que se adopten por las autoridades, que son quienes deben garantizar y velar por la seguridad de los ciudadanos. El sector asegurador ya viene trasladando a las primas de los seguros el efecto de las medidas preventivas que se adoptan.

**C-03**

Entendemos que el subsidio por privación del permiso puede plantear dudas, pero que tema diferente es el de asesoramiento y reembolso de cursos de reeducación vial.

**C-04**

A medio plazo consideramos que una opción pudiera ser el desarrollo de nuevas líneas de tarificación basadas en la forma de conducir del cliente. La tecnología de localizadores por satélite está cada vez más avanzada y permitiría el desarrollo de programas PAYD (Pay As You Drive) por el que incentivaríamos la conducción más prudente vía seguros más baratos.

**C-05**

Al incluir en las condiciones económicas de tarificación del seguro la siniestralidad de cada conductor, se incentiva al mismo a evitar su ocurrencia.

**C-06**

Bonificaciones por no siniestralidad, coberturas para la reeducación vial de conductores con siniestros, cursos de educación vial

**C-07**

**C-08**

Al incluir en las condiciones económicas de tarificación del seguro la siniestralidad de cada conductor, se incentiva al mismo a evitar su ocurrencia.

**C-09**

No tanto a nivel de coberturas ofrecidas, más bien con la introducción de nuevas tecnologías en el mundo asegurador, podría conseguirse una disminución sustancial de la siniestralidad. La posibilidad de que en un futuro la contratación de la póliza se realice bajo un sistema de "Pay as you drive" (Telematics), por un lado ayudará a tener un mayor control sobre el riesgo asegurado lo que tendrá como consecuencia, bajo nuestro punto de vista, una bajada de la siniestralidad.

**C-10**

Difícilmente podemos escapar de los esquemas que venimos utilizando, cosa distinta es la mejora en la gestión de la cobertura, prestaciones e información que proporcionan.

**C-11**

Información y cursos sobre seguridad vial, Descuentos en primas por llevar elementos de seguridad, aplicación de nuevas tecnologías en la detección de los accidentes e-call, y la tarificación en función del riesgo real del asegurado, Mayor conocimiento como el hospital de tetrapléjicos.

**C-12**

Entendemos que la vía no sería el ofrecimiento de una cobertura, sino vía precio en función del buen comportamiento del asegurado al volante (escalas bonus malus en función de puntos, acceso a descuentos en el producto concreto u otros que comercialice la compañía, etc...). Por otro lado, según estudios del sector los clientes son especialmente sensibles al precio en el seguro del automóvil, por lo que éste puede ser un elemento válido que pudiera coadyuvar las políticas públicas orientadas a la disminución de la siniestralidad.

**C-13**

Cursos de perfeccionamiento, jornadas de práctica de situaciones complicadas, enseñanza no prohibición.

**C-14**

Se podría incorporar la validación automática del número de puntos en el carné del asegurado en los sistemas de tarificación del bonus-malus e incluso en la renovación de la Cartera.  
Eliminar esta cobertura de subsidio de pérdida de puntos

**C-15**

Coberturas disuasorias de la indebida conducción y premios por la "excelente conducción"

**C-16**

Creo que a través de la oferta de nuevas coberturas (¿cursos de reciclaje?¿cursos de conducción?) difícilmente se pueden reforzar políticas de la administración. Cosa bien distinta es que dentro del papel que jugamos en la sociedad y desde el convencimiento individual plasmado en la RSC de cada entidad y su actitud ante la misma, se articulen acciones que puedan requerir de nuestra colaboración, como compañía y como sector, siempre desde el plano de la coordinación y eficacia para acabar con esta lacra social.

**C-17**

**C-18**

Los aseguradores debemos dar cobertura a todas las necesidades que puedan plantearse a nuestros asegurados, la forma de ayudar a reducir la siniestralidad debe estar orientada a otros aspectos como:

- Compartir información sobre el tipo, horas y fechas de ocurrencia de accidentes
- Participar de las políticas de comunicación de seguridad vial

**C-19**

Aparte de proyectos de carácter institucional, creemos que el sistema Bonus/Malus y otros posibles factores de riesgo que se puedan introducir en la tarifa (Pago por uso, bonificaciones por dispositivos de seguridad,...) son los sistemas adecuados para colaborar por parte de las entidades en la mejora de la siniestralidad

**C-20**

A través del sistema bonus-malus trasladamos al cliente, vía prima, los efectos positivos que conlleva la reducción de la siniestralidad.

**C-21**

Como se ha comentado anteriormente creemos que la formación es la mejor vía para reducir la siniestralidad por lo que coberturas del tipo cursos de perfeccionamiento de la conducción, formación sobre el correcto uso de los sistemas de protección, ... deben contribuir positivamente a dicho objetivo.

Otra posibilidad es la utilización del historial de pérdida de puntos del asegurado en la tarificación del seguro del automóvil como un factor más de tarificación de forma similar a como se está tratando actualmente la información de siniestralidad del asegurado proporcionada a través del fichero tire@sinco que permite a las compañías de seguros ajustar la prima del seguro al riesgo que el asegurado representa.

**C-22**

A través del sistema bonus-malus trasladamos al cliente, vía prima, los efectos positivos que conlleva la reducción de la siniestralidad.

**9.- Volviendo a la cobertura de subsidio por retirada del carné y dado que, desde diversas instituciones y organismos se ha iniciado un debate sobre su coherencia:**

**d.- ¿Cuál va a ser la estrategia de renovaciones que su aseguradora va a aplicar respecto a aquellos de sus asegurados que hayan percibido subsidios por retirada del carné de conducir: renovarlos con la misma tasa de prima; no renovarlos; renovarlos con mayores tasas de prima, ...?**

**C-01**

Como se ha explicado en el apartado 5. c), las pólizas verán revisadas sus tarifas a la renovación de la cartera en función de los puntos de cada asegurado. La entidad tendrá conocimiento de la pérdida de puntos a través de los siniestros, y no renovará la cobertura si el asegurado se encuentra con menos de 4 puntos.

**C-02**

Dependerá de la rentabilidad global de la póliza de seguro, de su antigüedad en cartera y de las circunstancias de los siniestros.

**C-03**

**C-04**

En principio se renovarán con la misma tasa de prima. La prestación sólo tendrá lugar por una única vez en cada periodo de cobertura por lo que evitaríamos el riesgo de aquellos conductores que perdieran varias veces todos los puntos.

**C-05**

De modo análogo al resto de coberturas, la siniestralidad del Asegurado nos puede obligar a modificar al alza las tasas de su póliza o, llegado el caso, a instar la anulación de las coberturas de la misma.

**C-06**

No ofrecemos subsidios

**C-07**

Cada caso se analiza individualmente

**C-08**

De modo análogo al resto de coberturas, la siniestralidad del Asegurado nos puede obligar a modificar al alza las tasas de su póliza o, llegado el caso, a instar la anulación de las coberturas de la misma.

**C-09**

En la actualidad dicha garantía no es susceptible de Bonus-Malus o saneamiento.

**C-10**

Va a constituir un factor de riesgo a valorar.

**C-11**

Cada caso se estudia por separado, de forma que el departamento de siniestros sugiere la no renovación en determinados casos que en su mayoría, y salvo excepción, son aceptados desde el departamento técnico de Autos.

**C-12**

No existe a día de hoy ninguna política en este aspecto, por lo que serán renovados independientemente del comportamiento del asegurado respecto a esa cobertura.

**C-13**

Si no han tenido siniestros, renovarán incluso por menos prima aunque hayan perdido sus puntos por exceso de velocidad, no llevar el cinturón, atender una llamada telefónica o cualquier otra circunstancia de la exagerada lista que puede influir en la pérdida de puntos.

**C-14**

Los asegurados que tienen siniestros por retirada de carné de conducir no son renovados

**C-15**

No es nuestro caso

**C-16**

La tasa de prima es invariable.

Respecto a la decisión sobre la renovación o no de las pólizas con siniestralidad, puesto que no se puede cortar por el mismo patrón a todo el mundo, actuaremos en función de cada caso.

**C-17**

Renovación con misma tasa de prima

**C-18**

Las políticas de renovación y depuración de cartera consideran varios parámetros entre los que se encuentran, la frecuencia siniestral, la antigüedad del cliente, el coste siniestral asumido... Cada caso debe analizarse de forma individualizada.

**C-19**

Renovarlos con mayores tasas de primas

**C-20**

La reflejada en nuestros condicionados, en los que se indica cómo computa cada siniestro que afecte a ésta garantía.

**C-21**

En cuanto a la estrategia de renovaciones de aquellos asegurados que han percibido subsidios por retirada de carné será diferente en función del historial de infracciones del asegurado, del tipo de infracción y tiempo transcurrido hasta la pérdida total de puntos. Casos como la conducción bajo los efectos del alcohol pueden llevar no solo a la no renovación del seguro de retirada de carné sino a la no renovación del seguro del automóvil.

**C-22**

La reflejada en nuestros condicionados, en los que se indica cómo computa cada siniestro que afecte a ésta garantía.



## 14. Bibliografía

APARICIO, ARENAS, MIRA, PAEZ (2011). The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. *Accident analysis and prevention*, 43, 911-922.

CASTILLO, CASTRO, PEDREGAL (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. *Accident analysis and prevention*, 42, 1310-1319.

Deliverable D3.11a: Road safety performance indicators updated country comparisons.

ETSC. Fact sheet seat belts and child restraints, núm. 2.

LINEA DIRECTA (noviembre 2004). Valoración de los conductores del carné por puntos.

MONTORO, L., ROCA, J. (2007). El permiso por puntos: percepción de los conductores.

NOVOA, PEREZ, SANTAMARIÑA, MARÍ, FERRANDO, PEIRÓ, TOBIÁS, ZORI, BORRELL (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time-series study. *Am J Public Health*, 100, 2220-2227.

PULIDO, LARDELLI, FUENTE, FLORES, VALLEJO, REGIDOR (2010). Impact of the demerit point system on road traffic accident mortality in Spain. *J Epidemiol Community Health*, 64, 274-276.

SARTRE3 (2002). European Comision. Road safety.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2010.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD 2009. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD 2011. Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor.

NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION. Traffic Safety Facts: Distracted Driving 2009. DOT HS 811 379.

PORTER NOVELLI (2010). HealthStyles 2010 Survey. Unpublished raw data. Washington, DC: Adam Burns.

PORTER NOVELLI (2010). EuroPNStyles 2010 Survey. Unpublished raw data. London, England: Melissa Taylor.

MONTORO, L.; TOLEDO, F.; LIJARCIO, J.I. Y ROCA, J. (COORDS.). (2006). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador. Madrid: Dirección General de Tráfico.

### **Revistas y Artículos:**

Gaceta Internacional de Ciencias Forenses ISSN 2174-9019. Núm. 3 Abril-Junio 2012 Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España.

Influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante: percepción de los conductores. Luis Montoro, Javier Roca y Francisco Tortosa. 2008.

### **Internet:**

Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico: Cinco años del permiso por puntos.<http://www.dgt.es>.

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

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

Dirección General de Seguros: Resumen de las respuestas remitidas por las 22 aseguradoras sometidas a cuestionario.  
<http://www.dgsfp.meh.es/sector/EstudiosdeMercado.asp>.

### **Normativa:**

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.

Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

## **Mercè Bernués Burillo**

Nacida en Barcelona en 1969. Licenciada en Derecho por la Universidad de Barcelona en 1993 y titulada en Transportes por la Generalitat de Catalunya en 1999.

La mayor parte de mi actividad profesional se ha desarrollado en el sector del Seguro, concretamente en ARAG, Compañía líder en Defensa jurídica en España, donde trabajo desde hace 16 años. Actualmente ocupo el cargo de Directora de las Plataformas de Siniestros, liderando cuatro departamentos: Asistencia Jurídica Telefónica, Sanciones Administrativas, Vehículo de Sustitución y el Front Office de Siniestros.

Entre mis logros destacan: la revisión y mejora de los procesos de gestión de siniestros, consiguiendo una mayor calidad en el trámite y en consecuencia, incrementando el grado de satisfacción del cliente; la reorganización de los departamentos que lidero consiguiendo mayor implicación de las personas y mayor productividad de las mismas; la creación de la base de conocimientos de un aplicativo inteligente de redacción de recursos; el cumplimiento año tras años de los objetivos personales y de equipo marcados por la Compañía.



**COLECCIÓN “CUADERNOS DE DIRECCIÓN ASEGURADORA”**  
Master en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras  
Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Barcelona

**PUBLICACIONES**

- 1.- Francisco Abián Rodríguez: “Modelo Global de un Servicio de Prestaciones Vida y su interrelación con Suscripción” 2005/2006
- 2.- Erika Johanna Aguilar Olaya: “Gobierno Corporativo en las Mutualidades de Seguros” 2005/2006
- 3.- Alex Aguyé Casademunt: “La Entidad Multicanal. Elementos clave para la implantación de la Estrategia Multicanal en una entidad aseguradora” 2009/2010
- 4.- José María Alonso-Rodríguez Piedra: “Creación de una plataforma de servicios de siniestros orientada al cliente” 2007/2008
- 5.- Jorge Alvez Jiménez: “innovación y excelencia en retención de clientes” 2009/2010
- 6.- Anna Aragonés Palom: “El Cuadro de Mando Integral en el Entorno de los seguros Multirriesgo” 2008/2009
- 7.- Maribel Avila Ostos: “La tele-suscripción de Riesgos en los Seguros de Vida” 2009/2010
- 8.- Mercé Bascompte Riquelme: “El Seguro de Hogar en España. Análisis y tendencias” 2005/2006
- 9.- Aurelio Beltrán Cortés: “Bancaseguros. Canal Estratégico de crecimiento del sector asegurador” 2010/2011
- 10.- Manuel Blanco Alpuente: “Delimitación temporal de cobertura en el seguro de responsabilidad civil. Las cláusulas claims made” 2008/2009
- 11.- Eduard Blanxart Raventós: “El Gobierno Corporativo y el Seguro D & O” 2004/2005
- 12.- Rubén Bouso López: “El Sector Industrial en España y su respuesta aseguradora: el Multirriesgo Industrial. Protección de la empresa frente a las grandes pérdidas patrimoniales” 2006/2007
- 13.- Kevin van den Boom: “El Mercado Reasegurador (Cedentes, Brokers y Reaseguradores). Nuevas Tendencias y Retos Futuros” 2008/2009
- 14.- Laia Bruno Sazatornil: “L’ètica i la rentabilitat en les companyies asseguradores. Proposta de codi deontològic” 2004/2005
- 15.- María Dolores Caldés Llopis: “Centro Integral de Operaciones Vida” 2007/2008
- 16.- Adolfo Calvo Llorca: “Instrumentos legales para el recobro en el marco del seguro de crédito” 2010/2011
- 17.- Ferran Camprubí Baiges: “La gestión de las inversiones en las entidades aseguradoras. Selección de inversiones” 2010/2011
- 18.- Joan Antoni Carbonell Aregall: “La Gestió Internacional de Sinistres d’Automòbil amb Resultat de Danys Materials” 2003-2004

- 19.- Susana Carmona Llevadot: "Viabilidad de la creación de un sistema de Obra Social en una entidad aseguradora" 2007/2008
- 20.- Sergi Casas del Alcazar: "El Plan de Contingencias en la Empresa de Seguros" 2010/2011
- 21.- Francisco Javier Cortés Martínez: "Análisis Global del Seguro de Decesos" 2003-2004
- 22.- María Carmen Ceña Nogué: "El Seguro de Comunidades y su Gestión" 2009/2010
- 23.- Jordi Cots Paltor: "Control Interno. El auto-control en los Centros de Siniestros de Automóviles" 2007/2008
- 24.- Montserrat Cunillé Salgado: "Los riesgos operacionales en las Entidades Aseguradoras" 2003-2004
- 25.- Ricard Doménech Pagés: "La realidad 2.0. La percepción del cliente, más importante que nunca" 2010/2011
- 26.- Luis Domínguez Martínez: "Formas alternativas para la Cobertura de Riesgos" 2003-2004
- 27.- Marta Escudero Cutal: "Solvencia II. Aplicación práctica en una entidad de Vida" 2007/2008
- 28.- Salvador Esteve Casablanca: "La Dirección de Reaseguro. Manual de Reaseguro" 2005/2006
- 29.- Alvaro de Falguera Gaminde: "Plan Estratégico de una Correduría de Seguros Náuticos" 2004/2005
- 30.- Isabel M<sup>a</sup> Fernández García: "Nuevos aires para las Rentas Vitalicias" 2006/2007
- 31.- Eduard Fillet Catarina: "Contratación y Gestión de un Programa Internacional de Seguros" 2009/2010
- 32.- Pablo Follana Murcia: "Métodos de Valoración de una Compañía de Seguros. Modelos Financieros de Proyección y Valoración consistentes" 2004/2005
- 33.- Juan Fuentes Jassé: "El fraude en el seguro del Automóvil" 2007/2008
- 34.- Xavier Gabarró Navarro: "El Seguro de Protección Jurídica. Una oportunidad de Negocio" 2009/2010
- 35.- Josep María Galcerá Gombau: "La Responsabilidad Civil del Automóvil y el Daño Corporal. La gestión de siniestros. Adaptación a los cambios legislativos y propuestas de futuro" 2003-2004
- 36.- Luisa García Martínez: "El Carácter tuitivo de la LCS y los sistemas de Defensa del Asegurado. Perspectiva de un Operador de Banca Seguros" 2006/2007
- 37.- Fernando García Giralt: "Control de Gestión en las Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 38.- Jordi García-Muret Ubis: "Dirección de la Sucursal. D. A. F. O." 2006/2007
- 39.- David Giménez Rodríguez: "El seguro de Crédito: Evolución y sus Canales de Distribución" 2008/2009
- 40.- Juan Antonio González Arriete: "Línea de Descuento Asegurada" 2007/2008
- 41.- Miquel Gotés Grau: "Assegurances Agràries a BancaSeguros. Potencial i Sistema de Comercialització" 2010/2011
- 42.- Jesús Gracia León: "Los Centros de Siniestros de Seguros Generales. De Centros Operativos a Centros Resolutivos. De la optimización de recursos a la calidad de servicio" 2006/2007
- 43.- José Antonio Guerra Díez: "Creación de unas Tablas de Mortalidad Dinámicas" 2007/2008

- 44.- Santiago Guerrero Caballero: "La politización de las pensiones en España" 2010/2011
- 45.- Francisco J. Herencia Conde: "El Seguro de Dependencia. Estudio comparativo a nivel internacional y posibilidades de desarrollo en España" 2006/2007
- 46.- Francisco Javier Herrera Ruiz: "Selección de riesgos en el seguro de Salud" 2009/2010
- 47.- Alicia Hoya Hernández: "Impacto del cambio climático en el reaseguro" 2008/2009
- 48.- Jordi Jiménez Baena: "Creación de una Red de Agentes Exclusivos" 2007/2008
- 49.- Oriol Jorba Cartoixà: "La oportunidad aseguradora en el sector de las energías renovables" 2008/2009
- 50.- Anna Juncá Puig: "Una nueva metodología de fidelización en el sector asegurador" 2003/2004
- 51.- Ignacio Lacalle Goría: "El artículo 38 Ley Contrato de Seguro en la Gestión de Siniestros. El procedimiento de peritos" 2004/2005
- 52.- M<sup>a</sup> Carmen Lara Ortíz: "Solvencia II. Riesgo de ALM en Vida" 2003/2004
- 53.- Haydée Noemí Lara Téllez: "El nuevo sistema de Pensiones en México" 2004/2005
- 54.- Marta Leiva Costa: "La reforma de pensiones públicas y el impacto que esta modificación supone en la previsión social" 2010/2011
- 55.- Victoria León Rodríguez: "Problemática del aseguramiento de los Jóvenes en la política comercial de las aseguradoras" 2010/2011
- 56.- Pilar Lindín Soriano: "Gestión eficiente de pólizas colectivas de vida" 2003/2004
- 57.- Victor Lombardero Guarner: "La Dirección Económico Financiera en el Sector Asegurador" 2010/2011
- 58.- Maite López Aladros: "Análisis de los Comercios en España. Composición, Evolución y Oportunidades de negocio para el mercado asegurador" 2008/2009
- 59.- Josep March Arranz: "Los Riesgos Personales de Autónomos y Trabajadores por cuenta propia. Una visión de la oferta aseguradora" 2005/2006
- 60.- Miquel Maresch Camprubí: "Necesidades de organización en las estructuras de distribución por mediadores" 2010/2011
- 61.- José Luis Marín de Alcaraz: "El seguro de impago de alquiler de viviendas" 2007/2008
- 62.- Miguel Ángel Martínez Boix: "Creatividad, innovación y tecnología en la empresa de seguros" 2005/2006
- 63.- Susana Martínez Corveira: "Propuesta de Reforma del Baremo de Autos" 2009/2010
- 64.- Inmaculada Martínez Lozano: "La Tributación en el mundo del seguro" 2008/2009
- 65.- Dolors Melero Montero: "Distribución en bancaseguros: Actuación en productos de empresas y gerencia de riesgos" 2008/2009
- 66.- Josep Mena Font: "La Internalización de la Empresa Española" 2009/2010
- 67.- Angela Milla Molina: "La Gestión de la Previsión Social Complementaria en las Compañías de Seguros. Hacia un nuevo modelo de Gestión" 2004/2005

- 68.- Montserrat Montull Rossón: "Control de entidades aseguradoras" 2004/2005
- 69.- Eugenio Morales González: "Oferta de licuación de patrimonio inmobiliario en España" 2007/2008
- 70.- Lluís Morales Navarro: "Plan de Marketing. División de Bancaseguros" 2003/2004
- 71.- Sonia Moya Fernández: "Creación de un seguro de vida. El éxito de su diseño" 2006/2007
- 72.- Rocio Moya Morón: "Creación y desarrollo de nuevos Modelos de Facturación Electrónica en el Seguro de Salud y ampliación de los modelos existentes" 2008/2009
- 73.- María Eugenia Mugerza Goya: "Bancaseguros. La comercialización de Productos de Seguros No Vida a través de redes bancarias" 2005/2006
- 74.- Ana Isabel Mullor Cabo: "Impacto del Envejecimiento en el Seguro" 2003/2004
- 75.- Estefanía Nicolás Ramos: "Programas Multinacionales de Seguros" 2003/2004
- 76.- Santiago de la Nogal Mesa: "Control interno en las Entidades Aseguradoras" 2005/2006
- 77.- Antonio Nolasco Gutiérrez: "Venta Cruzada. Mediación de Seguros de Riesgo en la Entidad Financiera" 2006/2007
- 78.- Francesc Ocaña Herrera: "Bonus-Malus en seguros de asistencia sanitaria" 2006/2007
- 79.- Antonio Olmos Francino: "El Cuadro de Mando Integral: Perspectiva Presente y Futura" 2004/2005
- 80.- Luis Palacios García: "El Contrato de Prestación de Servicios Logísticos y la Gerencia de Riesgos en Operadores Logísticos" 2004/2005
- 81.- Jaume Paris Martínez: "Segmento Discapacitados. Una oportunidad de Negocio" 2009/2010
- 82.- Martín Pascual San Martín: "El incremento de la Longevidad y sus efectos colaterales" 2004/2005
- 83.- Montserrat Pascual Villacampa: "Proceso de Tarificación en el Seguro del Automóvil. Una perspectiva técnica" 2005/2006
- 84.- Marco Antonio Payo Aguirre: "La Gerencia de Riesgos. Las Compañías Cautivas como alternativa y tendencia en el Risk Management" 2006/2007
- 85.- Patricia Pérez Julián: "Impacto de las nuevas tecnologías en el sector asegurador" 2008/2009
- 86.- María Felicidad Pérez Soro: "La atención telefónica como transmisora de imagen" 2009/2010
- 87.- Marco José Piccirillo: "Ley de Ordenación de la Edificación y Seguro. Garantía Decenal de Daños" 2006/2007
- 88.- Irene Plan Güell: "Sistemas d'Informació Geogràfica en el Sector Assegurador" 2010/2011
- 89.- Sonia Plaza López: "La Ley 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal" 2003/2004
- 90.- Pere Pons Pena: "Identificación de Oportunidades comerciales en la Provincia de Tarragona" 2007/2008

- 91.- María Luisa Postigo Díaz: "La Responsabilidad Civil Empresarial por accidentes del trabajo. La Prevención de Riesgos Laborales, una asignatura pendiente" 2006/2007
- 92.- Jordi Pozo Tamarit: "Gerencia de Riesgos de Terminales Marítimas" 2003/2004
- 93.- Francesc Pujol Niñerola: "La Gerencia de Riesgos en los grupos multisectoriales" 2003-2004
- 94.- M<sup>a</sup> del Carmen Puyol Rodríguez: "Recursos Humanos. Breve mirada en el sector de Seguros" 2003/2004
- 95.- Antonio Miguel Reina Vidal: "Sistema de Control Interno, Compañía de Vida. Bancaseguros" 2006/2007
- 96.- Marta Rodríguez Carreiras: "Internet en el Sector Asegurador" 2003/2004
- 97.- Juan Carlos Rodríguez García: "Seguro de Asistencia Sanitaria. Análisis del proceso de tramitación de Actos Médicos" 2004/2005
- 98.- Mónica Rodríguez Nogueiras: "La Cobertura de Riesgos Catastróficos en el Mundo y soluciones alternativas en el sector asegurador" 2005/2006
- 99.- Susana Roquet Palma: "Fusiones y Adquisiciones. La integración y su impacto cultural" 2008/2009
- 100.- Santiago Rovira Obradors: "El Servei d'Assegurances. Identificació de les variables clau" 2007/2008
- 101.- Carlos Ruano Espí: "Microseguro. Una oportunidad para todos" 2008/2009
- 102.- Mireia Rubio Cantisano: "El Comercio Electrónico en el sector asegurador" 2009/2010
- 103.- María Elena Ruíz Rodríguez: "Análisis del sistema español de Pensiones. Evolución hacia un modelo europeo de Pensiones único y viabilidad del mismo" 2005/2006
- 104.- Eduardo Ruiz-Cuevas García: "Fases y etapas en el desarrollo de un nuevo producto. El Taller de Productos" 2006/2007
- 105.- Pablo Martín Sáenz de la Pascua: "Solvencia II y Modelos de Solvencia en Latinoamérica. Sistemas de Seguros de Chile, México y Perú" 2005/2006
- 106.- Carlos Sala Farré: "Distribución de seguros. Pasado, presente y tendencias de futuro" 2008/2009
- 107.- Ana Isabel Salguero Matarín: "Quién es quién en el mundo del Plan de Pensiones de Empleo en España" 2006/2007
- 108.- Jorge Sánchez García: "El Riesgo Operacional en los Procesos de Fusión y Adquisición de Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 109.- María Angels Serral Floreta: "El lucro cesante derivado de los daños personales en un accidente de circulación" 2010/2011
- 110.- David Serrano Solano: "Metodología para planificar acciones comerciales mediante el análisis de su impacto en los resultados de una compañía aseguradora de No Vida" 2003/2004
- 111.- Jaume Siberta Durán: "Calidad. Obtención de la Normativa ISO 9000 en un centro de Atención Telefónica" 2003/2004
- 112.- María Jesús Suárez González: "Los Poolings Multinacionales" 2005/2006

- 113.- Miguel Torres Juan: "Los siniestros IBNR y el Seguro de Responsabilidad Civil" 2004/2005
- 114.- Carlos Travé Babiano: "Provisiones Técnicas en Solvencia II. Valoración de las provisiones de siniestros" 2010/2011
- 115.- Rosa Viciano García: "Banca-Seguros. Evolución, regulación y nuevos retos" 2007/2008
- 116.- Ramón Vidal Escobosa: "El baremo de Daños Personales en el Seguro de Automóviles" 2009/2010
- 117.- Tomás Wong-Kit Ching: "Análisis del Reaseguro como mitigador del capital de riesgo" 2008/2009
- 118.- Yibo Xiong: "Estudio del mercado chino de Seguros: La actualidad y la tendencia" 2005/2006
- 119.- Beatriz Bernal Callizo: "Póliza de Servicios Asistenciales" 2003/2004
- 120.- Marta Bové Badell: "Estudio comparativo de evaluación del Riesgo de Incendio en la Industria Química" 2003/2004
- 121.- Ernest Castellón Teixidó: "La edificación. Fases del proceso, riesgos y seguros" 2004/2005
- 122.- Sandra Clusella Giménez: "Gestió d'Actius i Passius. Inmunització Financera" 2004/2005
- 123.- Miquel Crespí Argemí: "El Seguro de Todo Riesgo Construcción" 2005/2006
- 124.- Yolanda Dengra Martínez: "Modelos para la oferta de seguros de Hogar en una Caja de Ahorros" 2007/2008
- 125.- Marta Fernández Ayala: "El futuro del Seguro. Bancaseguros" 2003/2004
- 126.- Antonio Galí Isus: "Inclusión de las Energías Renovables en el sistema Eléctrico Español" 2009/2010
- 127.- Gloria Gorbea Bretones: "El control interno en una entidad aseguradora" 2006/2007
- 128.- Marta Jiménez Rubio: "El procedimiento de tramitación de siniestros de daños materiales de automóvil: análisis, ventajas y desventajas" 2008/2009
- 129.- Lorena Alejandra Libson: "Protección de las víctimas de los accidentes de circulación. Comparación entre el sistema español y el argentino" 2003/2004
- 130.- Mario Manzano Gómez: "La responsabilidad civil por productos defectuosos. Solución aseguradora" 2005/2006
- 131.- Àlvar Martín Botí: "El Ahorro Previsión en España y Europa. Retos y Oportunidades de Futuro" 2006/2007
- 132.- Sergio Martínez Olivé: "Construcción de un modelo de previsión de resultados en una Entidad Aseguradora de Seguros No Vida" 2003/2004
- 133.- Pilar Miracle Vázquez: "Alternativas de implementación de un Departamento de Gestión Global del Riesgo. Aplicado a empresas industriales de mediana dimensión" 2003/2004
- 134.- María José Morales Muñoz: "La Gestión de los Servicios de Asistencia en los Multirriesgo de Hogar" 2007/2008
- 135.- Juan Luis Moreno Pedroso: "El Seguro de Caución. Situación actual y perspectivas" 2003/2004

- 136.- Rosario Isabel Pastrana Gutiérrez: "Creació d'una empresa de serveis socials d'atenció a la dependència de les persones grans enfocada a productes d'assegurances" 2007/2008
- 137.- Joan Prat Rifà: "La Previsió Social Complementaria a l'Empresa" 2003/2004
- 138.- Alberto Sanz Moreno: "Beneficios del Seguro de Protección de Pagos" 2004/2005
- 139.- Judith Safont González: "Efectes de la contaminació i del estils de vida sobre les assegurances de salut i vida" 2009/2010
- 140.- Carles Soldevila Mejías: "Models de gestió en companyies d'assegurances. Outsourcing / Insourcing" 2005/2006
- 141.- Olga Torrente Pascual: "IFRS-19 Retribuciones post-empleo" 2003/2004
- 142.- Annabel Roig Navarro: "La importancia de las mutualidades de previsión social como complementarias al sistema publico" 2009/2010
- 143.- José Angel Ansón Tortosa: "Gerencia de Riesgos en la Empresa española" 2011/2012
- 144.- María Mercedes Bernués Burillo: "El permiso por puntos y su solución aseguradora" 2011/2012
- 145.- Sònia Beulas Boix: "Prevención del blanqueo de capitales en el seguro de vida" 2011/2012
- 146.- Ana Borràs Pons: "Teletrabajo y Recursos Humanos en el sector Asegurador" 2011/2012
- 147.- María Asunción Cabezas Bono: "La gestión del cliente en el sector de bancaseguros" 2011/2012
- 148.- María Carrasco Mora: "Matching Premium. New approach to calculate technical provisions Life insurance companies" 2011/2012
- 149.- Eduard Huguet Palouzie: "Las redes sociales en el Sector Asegurador. Plan social-media. El Community Manager" 2011/2012
- 150.- Laura Monedero Ramírez: "Tratamiento del Riesgo Operacional en los 3 pilares de Solvencia II" 2011/2012
- 151.- Salvador Obregón Gomá: "La Gestión de Intangibles en la Empresa de Seguros" 2011/2012
- 152.- Elisabet Ordóñez Somolinos: "El sistema de control Interno de la Información Financiera en las Entidades Cotizadas" 2011/2012
- 153.- Gemma Ortega Vidal: "La Mediación. Técnica de resolución de conflictos aplicada al Sector Asegurador" 2011/2012
- 154.- Miguel Ángel Pino García: "Seguro de Crédito: Implantación en una aseguradora multirramo" 2011/2012
- 155.- Genevieve Thibault: "The Customer Experience as a Source of Competitive Advantage" 2011/2012
- 156.- Francesc Vidal Bueno: "La Mediación como método alternativo de gestión de conflictos y su aplicación en el ámbito asegurador" 2011/2012

