

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DEL INTERIOR

**17780** *Orden INT/914/2024, de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.*

El texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, regula el permiso y licencia de conducción por puntos.

En este mismo sentido, el párrafo c) del artículo 5 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial atribuye al Ministerio del Interior la competencia para gestionar los cursos de sensibilización y reeducación vial. Por su parte, el apartado 5 del artículo 62 del mismo texto establece en su segundo párrafo, que dicha competencia alcanza a la determinación de la duración, el contenido y los requisitos personales y materiales de los cursos de sensibilización y reeducación vial, así como a los mecanismos de certificación y control de los mismos, que se regularán por orden de la persona titular del Ministerio del Interior.

Transcurridas casi dos décadas desde su implantación, el balance que arroja la experiencia acumulada, permite afirmar que el permiso de conducción por puntos ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las vías públicas españolas. En lógica consecuencia, los cursos de sensibilización y reeducación vial, se han erigido en elemento esencial del sistema como herramienta principal de modificación de los comportamientos reiteradamente infractores y de sensibilización sobre las graves consecuencias en términos humanos, económicos y sociales que se derivan de los siniestros de tráfico. En definitiva, los cursos de sensibilización y reeducación vial pretenden reconducir conductas hacia valores de convivencia y respeto al resto de los usuarios de la vía, especialmente a aquellos más vulnerables.

Así las cosas, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial distingue dos clases de cursos, a saber, los cursos de recuperación parcial de puntos, que podrán realizar los titulares de permisos y licencias de conducción para la recuperación de parte de los puntos detraídos, y los cursos de recuperación del permiso o licencia de conducción, que deben realizar quienes hayan perdido la totalidad de los puntos asignados y pretendan obtener de nuevo la autorización para conducir.

En este mismo sentido, y de acuerdo con lo previsto en el apartado 1 del artículo 73 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el titular de un permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme, a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 71 para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

Resumido sucintamente el sistema de recuperación de puntos y transcurridos casi veinte años desde la aprobación de 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, se impone una revisión completa de la misma con objeto de, por un lado incorporar las modificaciones que tras la experiencia acumulada se ofrecen necesarias, y por otro, adecuar la normativa reguladora específica de los cursos de sensibilización y reeducación vial a las modificaciones operadas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como consecuencia de la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, de 9 de marzo de 2023.

Desde una perspectiva netamente actualizadora de contenido, se hace improrrogable la revisión de los cursos, a fin de adaptar estos a una nueva movilidad, incorporando las distracciones como factor de riesgo, aumentando el tiempo destinado a dinámicas de grupo e, incluyendo con carácter preceptivo, los testimonios de las víctimas de siniestros de tráfico, una vez demostrada su efectividad en el cambio de actitudes. Adicionalmente, la adaptación a las nuevas tecnologías, el ajuste del contenido de los cursos al perfil infractor de cada asistente, y la optimización de la estructura y duración de los cursos constituyen las novedades más significativas.

No obstante lo anterior, y como se adelantaba en párrafos precedentes, concurren en este caso motivos adicionales a la mera actualización para la modificación de la norma. La reciente modificación operada en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ha eliminado el sistema de concesión administrativa en la impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial, en aras de un sistema de autorización administrativa, en efectiva ejecución de la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, de 9 de marzo de 2023, (de acuerdo a su vez con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de enero de 2023). La referida modificación, canalizada por mor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea exige, ya por sí misma, la modificación sin paliativos de la orden reguladora de los cursos afectados, toda vez.

La presente orden consta de diez artículos destinados a la regulación de la duración, contenido y requisitos de los cursos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. Cierran la composición de la orden tres anexos, reguladores a su vez, del contenido y de los perfiles que deben entenderse incluidos en los diferentes tipos de cursos.

La presente orden cumple los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Respecto a los principios de necesidad y eficacia, la presente orden se considera como el camino natural y más adecuado para la regulación y concreción de la duración, contenido y requisitos de los cursos de referencia, en ejercicio y ejecución de la habilitación contenida en el párrafo a) de la disposición final tercera de la Ley sobre Tráfico, Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El objetivo final es desarrollar el contenido regulatorio de dichos cursos, proveyéndolos de un contenido mínimo, una duración cierta y unos requisitos de diversa índole que se consideran irrenunciables para la correcta impartición de los mismos.

En relación al principio de proporcionalidad, los preceptos contenidos en la presente orden regulan exclusivamente los aspectos necesarios para garantizar que los cursos se imparten dentro de unos parámetros mínimos y en unas condiciones materiales y procedimentales óptimas, que permitan garantizar su adecuada impartición y justifiquen el despliegue de efectos que la superación de dichos cursos tiene asignados legislativamente.

En relación con el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa es coherente y necesaria con el resto del ordenamiento jurídico, de hecho, trae causa directa de la habilitación expresa contenida en la disposición final tercera de la Ley sobre Tráfico, Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En última instancia y en relación al principio de eficiencia, ha de considerarse también satisfecho, por cuanto la regulación contenida proporciona un marco de certidumbre necesario, pero al tiempo ágil, que permitirá la impartición de dichos cursos con carácter indefinido.

En otro orden de cosas, la presente norma se ha sometido al trámite de audiencia e información pública previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Adicionalmente, en los referidos trámites han participado las Comunidades Autónomas, tanto directamente como a través del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, del cual son miembros, habiéndose moldeado parcialmente el texto resultante de conformidad a alguna de dichas aportaciones.

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

En su virtud, y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

## Artículo 1. *Objeto.*

La presente orden tiene por objeto determinar el contenido, la duración y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para poder obtener de nuevo la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de haber perdido la totalidad de los puntos asignados, o para poder volver a conducir tras haber sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor.

## Artículo 2. *Objetivos de los cursos.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en particular, respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial, como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos, tendrá como objetivo final modificar la actitud en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

## Artículo 3. *Tipos de cursos.*

Hay dos tipos de cursos:

a) De recuperación parcial de puntos. La realización y superación con aprovechamiento de este curso permitirá al titular de la autorización para conducir la recuperación de cuatro puntos, sin que en ningún caso se puedan recuperar más puntos de los que se hubieran perdido.

b) De recuperación del permiso de conducción. La realización y superación con aprovechamiento de este curso, y la posterior superación de la prueba de control de conocimientos a la que se refiere el artículo 10, permitirán la recuperación de un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que se fuera titular.

Asimismo, su realización y superación con aprovechamiento, permitirá al titular de un permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia penal firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor por tiempo igual o inferior a dos años, volver a conducir.

#### Artículo 4. *Cursos de recuperación parcial de puntos.*

Estos cursos tendrán una duración mínima de diez horas. Este tiempo se distribuirá en la forma y orden que se describen a continuación:

a) Parte común, de siete horas de duración, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

Cuatro horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, que serán impartidas por el formador.

Una hora de dinámica de grupo dirigida por el psicólogo-formador destinada a trabajar el cambio de actitudes y comportamientos.

Una hora obligatoria destinada a la intervención de una víctima de siniestro de tráfico.

Una hora de contenido variable, impartida por el formador, que complemente la parte común. Se podrán incluir testimonios de causantes de siniestros viales, de los profesionales que intervienen cuando se produce un siniestro (fuerzas y cuerpos de seguridad, bomberos, protección civil, sanitarios) o miembros de asociaciones o entidades cuyo testimonio tenga encaje en los objetivos del curso, así como documentales, campañas de publicidad u otros recursos audiovisuales y materiales gráficos.

Si todos los participantes en el curso cumplen el mismo perfil infractor, el contenido recogido en esta parte común se intentará ajustar a ese perfil.

b) Parte específica, de tres horas de duración, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. Tendrá en cuenta el perfil infractor de cada conductor, que proporcionará la Dirección General de Tráfico, y que podrá ser «velocidad», «alcohol y otras drogas», «conductas imprudentes», «conductas imprudentes en motocicleta» o «distracciones».

El titular de una autorización que haya perdido parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial hasta un límite de cuatro puntos mediante la realización de uno de estos cursos por una sola vez cada dos años, o con frecuencia anual cuando se trate de un conductor profesional. A efectos del cómputo de estos plazos, se tendrá en cuenta la fecha de finalización del curso cuando el resultado de este haya sido favorable.

#### Artículo 5. *Cursos de recuperación del permiso o la licencia de conducción.*

Los cursos tendrán una duración mínima de veinte horas. Este tiempo se distribuirá en la forma y orden que se describen a continuación:

a) Parte común, de dieciséis horas de duración, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

Nueve horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, que serán impartidas por el formador.

Cuatro horas de dinámicas de grupo, dirigidas por el psicólogo-formador, destinadas a trabajar el cambio de actitudes y comportamientos.

Una hora destinada a la intervención de una víctima de siniestro de tráfico.

Dos horas de contenido variable, impartidas por el formador, que complementen la parte común. Se podrán incluir testimonios de causantes de siniestros viales, de los profesionales que intervienen cuando se produce un siniestro (fuerzas y cuerpos de seguridad, bomberos, protección civil, sanitarios) o de asociaciones o entidades cuyo testimonio tenga encaje en los objetivos del curso, así como documentales, campañas de publicidad u otros recursos audiovisuales y materiales gráficos.

Si todos los participantes en el curso cumplen el mismo perfil infractor, el contenido recogido en esta parte común se intentará ajustar a ese perfil.

b) Parte específica, de cuatro horas de duración, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. Tendrá en cuenta el perfil infractor de cada conductor, que proporcionará la Dirección General de Tráfico, y que podrá ser «velocidad», «alcohol y otras drogas», «conductas imprudentes», «conductas imprudentes en motocicleta», o «distracciones», salvo que se realice el curso tras una sentencia judicial en cuyo caso será el perfil «penal».

## Artículo 6. *Participación de asociaciones de víctimas de siniestros de tráfico.*

1. La intervención de víctimas de siniestros de tráfico será obligatoria en los cursos de sensibilización y reeducación vial, y deberá circunscribirse a los mismos objetivos que el curso, procurando que lo que se transmita en ellas mantenga la debida coherencia con la filosofía y enfoque de estos.

2. La víctima que participe en los cursos, deberá pertenecer a una entidad u organización sin ánimo de lucro que cumpla los siguientes requisitos:

- a) Estar legalmente constituida y debidamente inscrita en el correspondiente registro administrativo.
- b) Haber sido declarada de utilidad pública.
- c) Tener una antigüedad mínima de tres años.
- d) Tener como objetivo primordial la atención de las víctimas de siniestros de tráfico y sus familiares, y la sensibilización a la sociedad de las consecuencias de los siniestros de tráfico. Este objetivo deberá estar acreditado de forma precisa en los fines de la entidad recogidos en sus estatutos.
- e) Tener como asociados o colaboradores, a víctimas de siniestros de tráfico que sensibilicen a la sociedad sobre las consecuencias de los siniestros viales.

3. La Dirección General de Tráfico, publicará un listado de las asociaciones de víctimas de siniestros de tráfico que cumplan los requisitos establecidos:

- a) La pertenencia de la víctima de siniestro de tráfico a cualquiera de las asociaciones descritas anteriormente, podrá acreditarse a través de la firma de un convenio o acuerdo entre la entidad u organización sin ánimo de lucro y el centro de sensibilización, o a través de un certificado expedido por aquellas.
- b) Excepcionalmente, si la víctima de un siniestro de tráfico cuya participación estuviera programada, no pudiera acudir a la hora prevista, podrá modificarse la hora de su intervención, siempre dentro del horario programado para la parte común y previa comunicación a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde radique el centro. Si consultadas las asociaciones de víctimas con presencia en el territorio de la provincia donde esté el centro, no existiera ninguna víctima con disponibilidad para acudir al curso en el horario programado para la parte común, podrá, previa comunicación a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde radique el centro, realizarse la intervención a través de medios audiovisuales con conexión *online*.

## Artículo 7. *Programación de los cursos.*

Los cursos deberán ser programados y dados de alta en la aplicación de la Dirección General de Tráfico con una antelación mínima de diez días. No se admitirán cambios posteriores salvo los relativos al formador, psicólogo formador, asociación de víctimas o aula.

En la programación de los cursos se intentará agrupar en cada uno a los alumnos que compartan el mismo perfil de forma que pueda adaptarse el contenido de la parte común a dicho perfil.

## Artículo 8. *Desarrollo de los cursos.*

1. No podrán coincidir en una misma aula y al mismo tiempo, la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial con cualquier otra formación que pudiera

impartirse en el centro de formación. En particular, no podrán coincidir en una misma aula y al mismo tiempo la realización de un curso de recuperación parcial de puntos y un curso de recuperación del permiso o licencia de conducción.

2. Los alumnos deberán asistir a la totalidad del curso, extremo que se verificará a través de sistemas de parte de firmas u otros procedimientos que cumplan los principios y la normativa de protección de datos personales y que deberán realizarse al inicio y al final de cada jornada formativa, así como al comienzo y finalización de cada descanso. La documentación acreditativa de asistencia, además de la del resto de documentación del curso, deberá conservarse durante un plazo de cinco años desde la realización del mismo.

3. Finalizado el curso, el alumno deberá cumplimentar un cuestionario de satisfacción y evaluación.

4. El contenido de la parte específica podrá realizarse de forma *online*, mediante teleformación o aula virtual, siempre que se utilice una plataforma que cuente con un registro de conexiones y actividad en el que se identifique a los alumnos que participan y deje constancia de la fecha y el tiempo de conexión.

En el caso de la teleformación, para la autenticación de los alumnos, será necesario establecer como mínimo un doble factor. La autenticación deberá realizarse al inicio y a lo largo de la formación, aleatoriamente.

#### Artículo 9. *Inscripción de los alumnos.*

Durante las 24 horas previas a la hora del inicio del curso, los centros deberán inscribir a los alumnos a través de la aplicación informática creada a tal efecto. Para facilitar este trámite, la Dirección General de Tráfico permitirá una validación provisional de estos requisitos con carácter previo a la inscripción. Solo podrán hacer el curso aquellos alumnos a los que la aplicación permita la inscripción.

#### Artículo 10. *Prueba a realizar tras el curso de recuperación del permiso o licencia de conducción.*

Los titulares de permisos y licencias de conducción, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada tras la pérdida del crédito total de puntos asignado, o mediante una condena por sentencia judicial firme con privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, que hayan superado el curso con aprovechamiento, deberán superar, en el plazo máximo de dos años desde la fecha de superación del curso, la prueba de control de conocimientos prevista en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para volver a obtener la autorización administrativa para conducir.

Aquellos que no superen la prueba en primera convocatoria, podrán presentarse nuevamente hasta un máximo de dos ocasiones, debiendo realizar previamente en cada una de ellas un ciclo formativo de cuatro horas de duración. Este ciclo, que tendrá el mismo contenido que la parte específica, podrá realizarse de forma *online*, siempre que se utilice una plataforma que cuente con un registro de conexiones y actividad en el que se identifique a los alumnos que participan y deje constancia de la fecha y el tiempo de conexión.

Disposición adicional única. *Competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

De conformidad con lo previsto en la disposición adicional segunda del texto refundido de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos previstos en la presente orden.

Disposición transitoria única. *Cursos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden.*

Los cursos de sensibilización y reeducación vial iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente orden se regirán por la normativa vigente en el momento de iniciarse el curso.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada 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.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el 4 de noviembre de 2024.

Madrid, 2 de septiembre de 2024.–El Ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska Gómez.

## ANEXO I

### Temario

Los cursos de sensibilización y reeducación vial versarán sobre las siguientes áreas temáticas:

a) Los siniestros de tráfico.

1.º Valoración de la dimensión real de los siniestros de tráfico, los problemas sociales y económicos que se producen en su entorno. Perspectiva de género en la Seguridad vial.

2.º Identificación del siniestro de tráfico como un problema prioritario de salud pública mundial.

3.º Concienciación de que los siniestros de tráfico no son consecuencia del azar. Factores de riesgo sobre los que incidir. El conductor como factor de riesgo.

4.º Distinción de las principales variables del vehículo, de la vía y del entorno que se relacionan con una mayor accidentalidad.

5.º Comprensión de los conceptos generales sobre la dinámica de un siniestro vial y apreciar la magnitud real de las fuerzas que se implican en los siniestros de tráfico.

6.º Conocimiento de las principales consecuencias físicas, psicológicas, económicas y sociales que acompañan a la víctima de un siniestro vial y a sus familias, así como los principales tipos de lesión que se producen en los siniestros viales, con especial referencia a las lesiones sufridas por el peatón.

b) Los grupos de riesgo.

1.º Concienciación de que determinados grupos de personas son especialmente sensibles a las consecuencias del tráfico.

2.º Análisis de los distintos grupos de riesgo: Niños, jóvenes, mayores, peatones, personas con discapacidad, ciclistas y conductores de ciclomotores y motocicletas.

3.º Identificación de las estrategias, y recomendaciones para evitar el siniestro vial con los grupos de riesgo.

c) Nuevas formas de movilidad y su convivencia pacífica con los vehículos tradicionales.

1.º Conocer la nueva movilidad en las ciudades.

2.º Entender que la calzada es un lugar compartido e identificar los riesgos generados por la convivencia de vehículos a motor con los peatones, ciclistas y vehículos de movilidad personal.

3.º Tomar conciencia de la necesidad de adoptar una actitud respetuosa y solidaria con los demás usuarios de la vía, y adaptar nuestra conducción al nuevo modelo de ciudad.

d) La velocidad como factor de riesgo.

1.º Concienciación de que la velocidad inadecuada es uno de los principales factores de riesgo en la conducción.

2.º Reconocer la importancia de controlar la velocidad en función de las características del ambiente, del vehículo y del estado personal.

3.º Identificar cómo afecta la velocidad a las capacidades necesarias del conductor para una conducción segura.

4.º Distinguir el peligro que representa la velocidad inadecuada en determinadas maniobras, como el frenado o la toma de curvas.

5.º Relación de la velocidad con otros factores de riesgo.

6.º Conocimiento de la responsabilidad legal que se deriva del incumplimiento de los límites de velocidad.

e) El alcohol como factor de riesgo.

1.º Conocimiento del papel esencial que juega el alcohol en los siniestros de tráfico.

2.º Identificación de los efectos del consumo de alcohol sobre la capacidad para conducir.

3.º Concienciación del riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol.

4.º Conocimiento de los efectos del consumo de alcohol junto con otras drogas y fármacos y su incidencia en la conducción.

5.º Conocimiento de la responsabilidad legal que se deriva de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

f) Las drogas de abuso y los fármacos como factores de riesgo.

1.º Identificación de la influencia de las principales drogas de abuso sobre la capacidad de conducción.

2.º Identificación de los riesgos reales de la conducción bajo la influencia de determinadas drogas.

3.º Distinción de las características de los principales grupos de drogas de abuso.

4.º Concienciación de que el consumo de determinados fármacos puede representar un grave riesgo para la seguridad.

5.º Distinguir qué debe hacerse ante la enfermedad y los fármacos para garantizar la seguridad vial en las vías públicas.

6.º Tomar conciencia de la necesidad de estar en las mejores condiciones a la hora de conducir.

g) La distracción como factor de riesgo.

1.º Identificación de la importancia de la atención en la conducción.

2.º Factores que influyen en la atención y principales causas de las distracciones.



3.º Especial referencia a la influencia de la tecnología y los dispositivos móviles en las distracciones en la conducción.

h) Otros factores que pueden alterar las aptitudes psicofísicas del conductor.

1.º Incidencia de la somnolencia en los siniestros de tráfico. Identificación de las principales causas de la misma y de los efectos que produce en el conductor. Mecanismos para prevenir su aparición al volante.

2.º Valoración de la relación entre el síndrome de apnea obstructiva del sueño y los siniestros de tráfico.

3.º Incidencia de la fatiga en los siniestros de tráfico. Identificación de los factores que pueden potenciar la aparición de la fatiga. Alteraciones sobre el conductor. Recomendaciones para evitar la fatiga al volante.

4.º Concienciación de la importancia del cumplimiento de la normativa sobre los tiempos de conducción y descanso por los conductores profesionales.

5.º Incidencia del estrés en los siniestros de tráfico. Identificación de situaciones estresantes para la mayoría de las personas. Recomendaciones para paliar los efectos del estrés al volante.

6.º La influencia de la enfermedad en la capacidad para conducir con seguridad.

i) La importancia del uso del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil, el casco y otros elementos de protección.

1.º La importancia de una buena utilización del cinturón de seguridad y las consecuencias de su uso en los siniestros viales.

2.º La importancia del uso de los sistemas de retención infantil y las consecuencias de su uso en los siniestros viales.

3.º La importancia del uso del casco y las consecuencias de su uso en los siniestros viales.

4.º La importancia del uso de un adecuado equipamiento para los conductores de vehículos de dos ruedas.

j) La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico.

1.º Conocer los principios y valores que deben inspirar en todo momento el comportamiento al circular por las vías públicas.

2.º La importancia del respeto a las normas de circulación para garantizar la seguridad vial.

3.º Responsabilidad social y legal derivada del incumplimiento de las normas de tráfico.

4.º Principales normas de comportamiento que deben seguirse en la circulación.

5.º Consecuencias personales y económicas del siniestro de tráfico.

6.º Consecuencias de la comisión de infracciones constitutivas de delito.

k) Los siniestros de tráfico en motocicleta.

1.º Desarrollo de los grupos de riesgo (varón de entre 35 y 55 años).

2.º Lugares donde se producen los siniestros de motocicleta (carretera convencional, siniestros en poblado, en vías de circunvalación, acceso a poblaciones, retenciones, etc.).

3.º Tipología de los siniestros de motocicleta (salidas de vía, colisiones por invasión del sentido contrario, colisiones entre vehículos por alcance: Moto-moto, turismo moto y otros).

4.º Causas de los siniestros de motocicletas (exceso de confianza, actitudes agresivas, circulación deportiva, velocidad excesiva, distracciones, cansancio, alcohol, consumo de estupefacientes, etc.).

5.º Importancia del equipamiento en la motocicleta y su repercusión en los siniestros. Casco, guantes, botas, cazadora, pantalones y *airbag*.

6.º La importancia del buen estado de la motocicleta (los neumáticos: Desgaste, presión y frenos).

7.º La posición en la motocicleta, regulación de los mandos.

8.º La problemática de la circulación en grupo: conductores de diferentes niveles.

9.º Situaciones susceptibles de ser peligrosas: circular detrás de vehículos, detenciones en el centro de un carril, cambios de rasante, ciclistas, giros a la izquierda.

l) La velocidad como factor de riesgo en la motocicleta.

1.º La especial vulnerabilidad de la motocicleta como vehículo con un alto componente físico por su inestabilidad. Tipos de motocicleta.

2.º La peligrosidad de la velocidad en la motocicleta.

3.º Circulación con otros usuarios de las vías. Visibilidad de los motoristas.

4.º Estado de las vías para circular en motocicleta.

5.º Circulación en motocicleta en condiciones meteorológicas adversas.

6.º Circulación ante situaciones imprevisibles (objetos en la calzada, irrupciones en la vía de animales u otros).

m) La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico con las motocicletas.

1.º La velocidad.

2.º Conducción agresiva (zigzagueo entre vehículos, falta de cumplimiento de las distancias de seguridad).

3.º Circulación por espacios excluidos de la circulación (arcenes, cebreados, etc.).

4.º Circulación antirreglamentaria en sentido contrario.

5.º Circulación en poblado, glorietas y filtrados.

## ANEXO II

### Contenido de la parte común de los cursos

1. En la formación general de la parte común se impartirán los temas comprendidos entre las letras a) y j) del anexo I.

Con el fin de poder profundizar en la parte común en los objetivos asociados a las carencias de cada persona, aumentando así la eficacia de los cursos, se procurará que los perfiles de los asistentes a cada curso sean lo más homogéneos posible.

2. En la parte dedicada a la realización de dinámicas de grupo se perseguirán los siguientes objetivos:

a) Ayudar al conductor infractor a tomar conciencia de las implicaciones de las conductas de riesgo por las que fueron sancionadas.

b) Procurar que el conductor supere la negación habitual respecto a que su comportamiento pueda suponer un riesgo.

c) Ayudar al conductor a reconocer los motivos que le llevaron a asumir el comportamiento sancionado.

d) Valorar con el conductor el balance entre riesgo y recompensa personal derivado de su comportamiento infractor.

e) Incentivar en los conductores la motivación para el cambio de actitudes arriesgadas (creencias, afectos asociados y tendencias), a fin de conseguir modificar el comportamiento derivado de las mismas.

Con un enfoque práctico y, con vistas a alcanzar los objetivos mencionados, se trabajarán además de las áreas temáticas del anexo I, las siguientes:

a) La conducción: una tarea de toma de decisiones.

1.º Situaciones peligrosas al volante como consecuencia de decisiones incorrectas.

2.º Características del proceso de toma de decisiones en la conducción.

3.º Actitudes y motivos que diferencian a un conductor seguro de aquel que conduce de forma peligrosa.

4.º El importante papel que puede jugar el estado emocional en la seguridad del tráfico.

5.º La influencia de la percepción y la aceptación del riesgo en la conducción.

6.º Considerar la influencia que tienen sobre nuestro propio comportamiento las interpretaciones que hacemos del comportamiento de los demás.

b) Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.

1.º Apreciar la complejidad del entorno del tráfico.

2.º Valorar la importancia de mantener las aptitudes y capacidades básicas en perfectas condiciones para conducir.

3.º Identificar la importancia del buen funcionamiento de los sentidos, especialmente la vista, para conducir de forma segura.

4.º Diferenciar el papel de los mecanismos atencionales en la conducción.

5.º Distinguir la incidencia de las distracciones en los siniestros de tráfico.

6.º Identificar la importancia de las capacidades motoras para conducir con seguridad.

### ANEXO III

#### Contenido de la parte específica de los cursos

1. El contenido de la parte específica vendrá determinado por el perfil asignado a cada alumno conforme al siguiente cuadro:

Perfiles	Áreas temáticas definidas en el anexo I												
	a)	b)	c)	d)	e)	f)	g)	h)	i)	j)	k)	l)	m)
Velocidad.	X	X		X						X			
Alcohol y otras drogas.	X	X			X	X				X			
Conductas imprudentes.	X	X							X	X			
Distracciones.	X	X					X			X			
Penal.	X	X		X	X	X							
Conductas imprudentes en moto.		X									X	X	X

a) Los siniestros de tráfico.

b) Los grupos de riesgo.

c) Nuevas formas de movilidad y su convivencia pacífica con los vehículos tradicionales.

d) La velocidad como factor de riesgo.

e) El alcohol como factor de riesgo.

f) Las drogas de abuso y los fármacos como factores de riesgo.

g) La distracción como factor de riesgo.

h) Otros factores que pueden alterar las aptitudes psicofísicas del conductor.

i) La importancia del uso del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil y el casco.

j) La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico.

k) Los siniestros de tráfico en motocicleta.

l) La velocidad como factor de riesgo en motocicleta.

m) La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico con las motocicletas.