



INFORME SOBRE LA SINIESTRALIDAD VIAL DE
LOS CONDUCTORES EXTRANJEROS EN ESPAÑA

BALANCE 2005-2008



INDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. NORMATIVA	4
3. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	10
3.1 Análisis general de la siniestralidad vial en conductores extranjeros	
3.2 Análisis epidemiológico de la siniestralidad vial en conductores extranjeros	
3.3 Análisis de los canjes de permisos de conducción	
4. CONDUCIR SIN PERMISO	23
5. ANÁLISIS DE LA FORMACIÓN Y NORMATIVA BÁSICA DE PAÍSES CON CONVENIO DE CANJE CON ESPAÑA	24
5.1 Sistema de formación de conductores	
5.2 Obligatoriedad en el uso de los sistemas de seguridad	
5.3 Velocidades máximas permitidas	
5.4 Tasas máximas de alcoholemia permitidas	
5.5 Señalización Vial	
6. RESULTADOS	28
7. CONCLUSIONES GENERALES	33
8. PROPUESTAS	36



1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio tiene como finalidad analizar el sistema normativo actual que regula la conducción en España por parte de ciudadanos de otros países, así como describir y poner de manifiesto la realidad de la población extranjera en España y su relación con los índices de siniestralidad y seguridad vial, en el período comprendido entre 2005 y 2008.

Si tenemos en cuenta la tipología de conductores, con permiso válido para conducir en España, procedentes de otros países circulando en nuestro país, podemos establecer tres categorías:

- **Conductores extranjeros con carácter temporal:** principalmente por razones de turismo, estudios o motivos laborales. Con una estancia no superior a 6 meses desde su entrada en el país.
- **Conductores extranjeros de paso:** aquellos que circulan por nuestro país para llegar a otro país de destino, principalmente a Portugal y a los países del magreb.
- **Conductores extranjeros residentes en España:** aquellos conductores extranjeros que han fijado su residencia habitual en España, y están en situación regular.

El objetivo principal del presente estudio será establecer la metodología y las bases para dar respuesta a las siguientes preguntas:

- ¿Cuál es el sistema normativo actual que regula la conducción de vehículos en España por parte de conductores de otras nacionalidades?
- ¿Qué peso ha tenido la siniestralidad de los conductores extranjeros en el conjunto de la siniestralidad vial en España en el período comprendido entre 2005 y 2008?
- ¿Son los conductores extranjeros en España más vulnerables ante la siniestralidad que los conductores españoles?
- ¿Cómo influye la formación de origen de los conductores extranjeros en su adaptación al sistema de tráfico español?



Para poder dar respuesta a estas cuestiones, la metodología del estudio se ha basado en:

- a) Analizar el actual sistema de canjes de permisos de conducción de los diferentes países de procedencia.
- b) Analizar la siniestralidad de la población conductora extranjera en España en el período comprendido entre 2005 y 2008.
- c) Analizar la normativa básica en cuanto a límites de velocidad, limitaciones de alcoholemia y niveles de uso de los sistemas de protección en el vehículo en algunos de los principales países de origen de los conductores extranjeros residentes.
- d) Establecer una propuesta de actuaciones para adaptar la formación de los conductores extranjeros a las exigencias y características del tráfico en nuestro país.

1. NORMATIVA

2.1 PERMISOS VÁLIDOS PARA CONDUCIR EN ESPAÑA

Son válidos para conducir en España los siguientes permisos de conducción:

A) PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA Y DEL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO (EEE)

- Permisos expedidos en países de la Unión Europea.
- Permisos expedidos en el Espacio Económico Europeo.
 - a) Islandia
 - b) Liechtenstein
 - c) Noruega

B) PAÍSES NO COMUNITARIOS

- Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el Anexo 9 de la Convención de Ginebra, o con el Anexo 6 de la Convención de Viena, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adopción o supresión de rúbricas no esenciales.
- Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial del mismo.



- Los permisos internacionales expedidos de acuerdo a los Convenios internacionales.
- Los reconocidos en particulares convenios internacionales en los que España sea parte y en las que condiciones que se indiquen en los mismos.

Requisitos para su validez:

- Los permisos deben tener vigencia en su país de origen.
- El titular tenga la edad requerida para la obtención del permiso español equivalente.
- En situación de temporalidad (turismo) serán válidos durante los primeros 185 días desde la entrada en España.
- Serán válidos por un plazo de 6 meses como máximo desde que sus titulares adquieran su residencia normal en España.

Podemos concluir que se puede conducir en España **durante el primer año de estancia** (los primeros 6 meses en condición de turistas), con el permiso de conducción expedido en su país de origen, siempre que tenga traducción oficial al castellano, certificado de equivalencia o permiso internacional y reúna los requisitos indicados anteriormente.

2.2 CANJE DE PERMISOS COMUNITARIOS

Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea tendrán validez en España.

Si el conductor ha adquirido la residencia habitual en España puede solicitar el canje, y de forma voluntaria pueden solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico la introducción de los datos en el **Registro de Conductores e Infractores**. Los extranjeros comunitarios están obligados por las normas españolas a los mismos plazos en los reconocimientos psicotécnicos que los conductores españoles.



Requisito para su validez:

Se requiere la edad para la conducción igual que la requerida para el permiso español equivalente.

2.3. CANJES DE PERMISOS NO COMUNITARIOS

Los conductores extranjeros no comunitarios que establezcan su residencia habitual en España, tendrán un plazo de validez de su permiso de origen de 6 meses desde que adquieran su residencia normal en España. Una vez cumplido este plazo podrán canjear su permiso por uno español siempre que exista convenio entre España y el país de origen.

Tabla 1

Países que tienen convenio con España para el canje del permiso de conducción	AÑO
FILIPINAS*	2008
GUATEMALA*	2008
BOLIVIA	2007
REPÚBLICA DOMINICANA	2007
PARAGUAY	2007
ARGELIA	2006
CROACIA	2006
CHILE	2005
VENEZUELA	2005
MARRUECOS	2004
PERÚ	2004
COLOMBIA	2003
URUGUAY	2003
ECUADOR	2003
ARGENTINA	2002
ANDORRA	2000
COREA DEL SUR	2000
JAPÓN	2000
SUIZA	1998

*Convenios en fase de desarrollo.



Requisito para el canje:

No se canjearan los permisos obtenidos con fecha posterior a la firma del convenio siendo residente legal el titular en España.

La siguiente tabla muestra las convalidaciones de los diferentes permisos de conducción según el Convenio establecido con cada país de origen:

Tabla 2

PAÍS	TIPO DE PEMISO	TIPO DE PRUEBA
ARGELIA	A, B, B + E	Canje sin pruebas
	C1+E, C, C+E, D, D+E	Prueba teórica específica Prueba de circulación
ARGENTINA	A, B, B+E, BTP	Canje sin pruebas
	C, C+E, D	Prueba de circulación
CHILE	A, B	Canje sin pruebas
	C1, C1+E, C, C+E, D1, D	Prueba de circulación
COLOMBIA	A, B, B+E, BTP	Canje sin pruebas
	C, C+E, D	Prueba teórica específica Prueba de circulación
CROACIA	A, B, y B+E	Canje sin pruebas
	C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E	Prueba teórica específica Prueba de circulación
ECUADOR	A, B, B+E	Canje sin pruebas
	C, C+E, D	Prueba teórica específica Prueba de circulación
MARRUECOS	A1, A, B, B+E	Canje sin pruebas
	C, C+E y D	Prueba teórica específica Prueba de circulación
PERÚ	A1, A, B, B+E	Canje sin pruebas
	C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E	Prueba de circulación
REPÚBLICA DOMINICANA	A1, A, B	Canje sin pruebas
	C1, C, C+E, D1 y D	Prueba teórica específica Prueba de circulación
VENEZUELA	A, B, BTP	Canje sin pruebas
	C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E	Prueba teórica específica Prueba de circulación



En general, el canje automático al permiso español se limita al permiso B, exigiéndose pruebas específicas (teóricas o prácticas) para otras clases de permisos.

2.4. PERMISO INTERNACIONAL DE CONDUCCIÓN

El permiso internacional de conducción, también conocido como IDL (International Driving License), fue aprobado en la Convención de Ginebra por Naciones Unidas en 1949, el motivo de su creación fue convenir un permiso internacional que permitiera la movilidad de los motoristas extranjeros con un permiso único y en varios idiomas. Actualmente permite conducir en más de 160 países, y tiene una validez anual desde su expedición. En España durante años fue expedido por el RACE, actualmente lo expiden las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

El permiso internacional de conducción es válido para conducir en España durante los 6 primeros meses en condición de turistas, y durante otros 6 meses como máximo a partir de la obtención de la residencia habitual. Esto supone un año como máximo desde que el conductor extranjero llega a España. Este permiso no es válido para conducir en el país que lo expide.

En informes recientes, la Guardia Civil de Tráfico ha indicado fraudes en la obtención de permisos internacionales a través de internet, que no reúnen los requisitos especificados en el anexo 10 de la Convención de Ginebra, aunque aparentemente cuentan con sistemas de seguridad antifraude (marcas de agua, chips, etc.).

TABLA RESUMEN DE VALIDEZ DE LOS PERMISOS

Tabla 3

PROCEDENCIA DE LOS CONDUCTORES	VALIDEZ DE LOS PERMISOS
<p>EXTRANJEROS COMUNITARIOS (UE Y EEE)</p>	<p>PERMISO VÁLIDO PARA CONDUCIR EN ESPAÑA</p> <p>LOS RESIDENTES PUEDEN SOLICITAR EL CANJE AUTOMÁTICO</p> <p>LOS PERMISOS DE EXTRANJEROS COMUNITARIOS ESTÁN OBLIGADOS A LOS MISMOS PLAZOS DE RECONOCIMIENTO PSICOTÉCNICO QUE LOS ESPAÑOLES</p>
<p>EXTRANJEROS NO COMUNITARIOS</p>	<p>ESTANCIA MENOS DE 6 MESES: CARNET INTERNACIONAL, CONVENIO ESPECÍFICO O PERMISO REDACTADO EN CASTELLANO O CON TRADUCCIÓN OFICIAL</p> <p>RESIDENTES: 6 PRIMEROS MESES PARA SOLICITAR EL CANJE</p> <p>CANJE: República Argelina Democrática y Popular, República Argentina, República de Bolivia, República de Chile, República de Colombia, República de Croacia, República de Ecuador, Reino de Marruecos, República de Perú, República Dominicana, República de Paraguay, República de Uruguay, República Bolivariana de Venezuela, Andorra, Corea del Sur, Japón y Suiza.</p> <p>*RESTO DE PAÍSES SIN CONVENIO: OBTENCIÓN DEL PERMISO ESPAÑOL</p>

* Convenio de canje con Guatemala y Filipinas en fase de desarrollo.

2. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

3.1 Análisis de la siniestralidad

Para el análisis de la siniestralidad se ha tomado como fuente datos de la DGT, los siguientes:

- Conductores fallecidos en carretera **por nacionalidad**, para el período 2005-2007.
- Datos de mortalidad y lesividad en ocupantes de siniestros en carretera año 2007. (Cómputo de fallecidos a 24 horas).
- Datos de conductores fallecidos en carretera año 2008. (Cómputo a 24 horas).

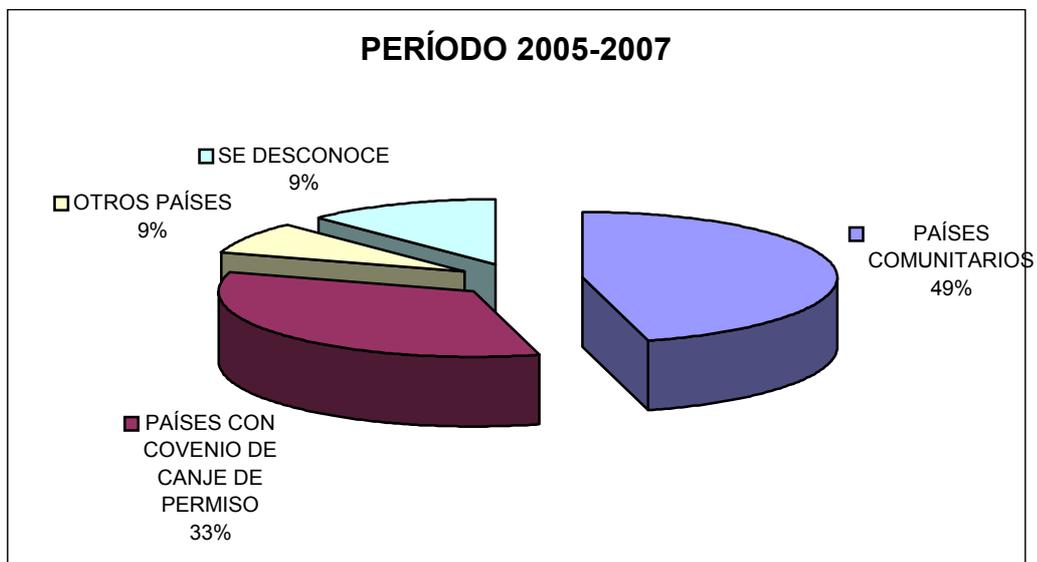
3.1.1 Conductores extranjeros fallecidos en carretera

Tabla 4

NACIONALIDAD	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007
PAÍSES COMUNITARIOS	109	95	124
PAÍSES CON COVENIO DE CANJE DE PERMISO	78	74	72
OTROS PAÍSES	18	18	26
SE DESCONOCE	38	16	6
TOTAL	243	203	228

3.1.2 Porcentaje de conductores fallecidos extranjeros durante el período 2005-2007

Gráfico 1

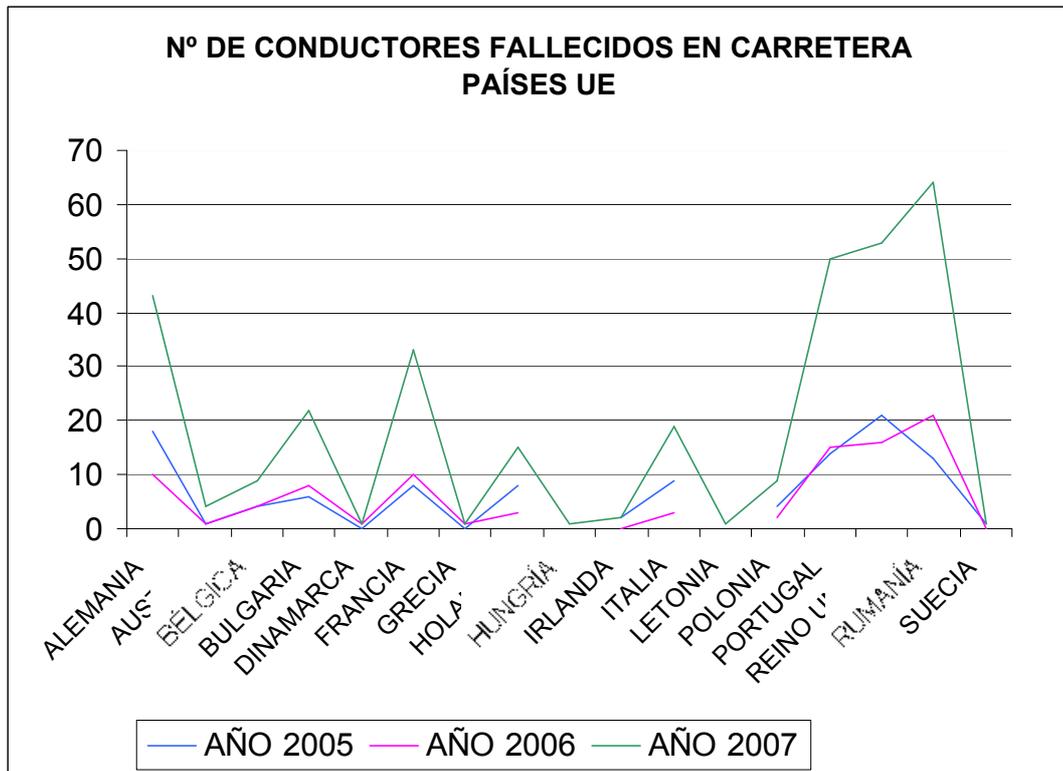


3.1.3 Conductores extranjeros comunitarios fallecidos en carretera

Tabla 6

PAÍSES UE	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	TOTAL PERÍODO
ALEMANIA	18	10	15	43
AUSTRIA	1	1	2	4
BÉLGICA	4	4	1	9
BULGARIA	6	8	8	22
DINAMARCA		1		1
FRANCIA	8	10	15	33
GRECIA		1		1
HOLANDA	8	3	4	15
HUNGRÍA			1	1
IRLANDA	2			2
ITALIA	9	3	7	19
LETONIA			1	1
POLONIA	4	2	3	9
PORTUGAL	14	15	21	50
REINO UNIDO	21	16	16	53
RUMANÍA	13	21	30	64
SUECIA	1			1
TOTAL	109	95	124	328

Gráfico 2

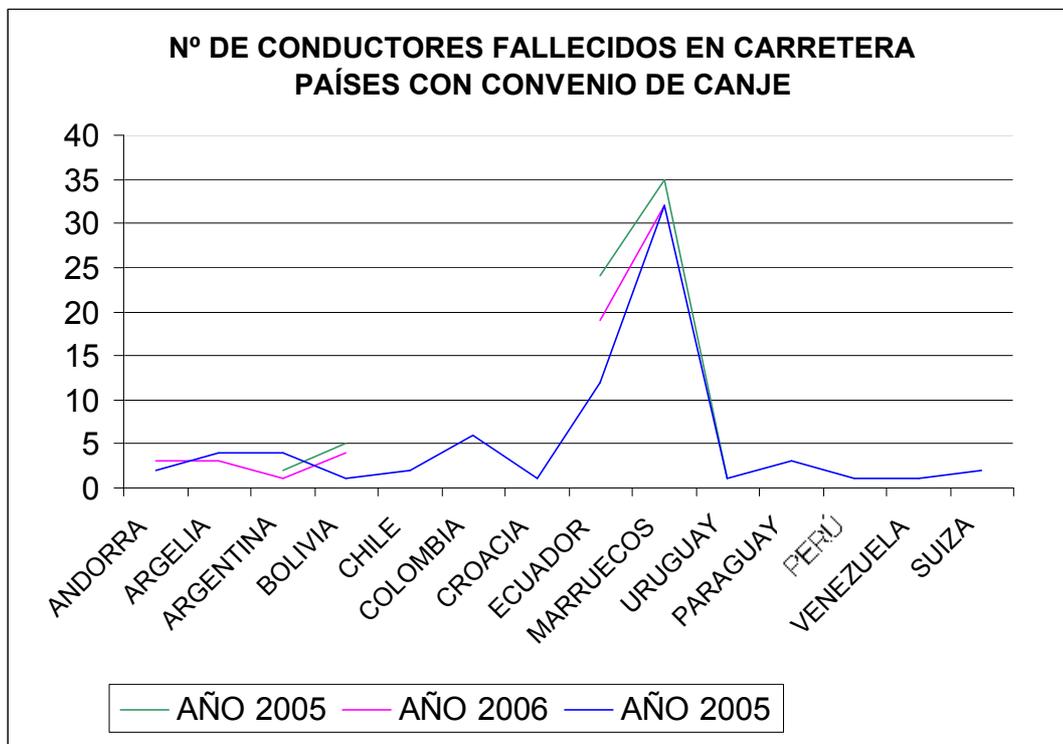


3.1.4 Conductores fallecidos en carretera procedentes de países con convenio de canje del permiso de conducción.

Tabla 7

PAÍSES CON CONVENIO DE CANJE	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	TOTAL PERÍODO
ANDORRA	2	3	2	7
ARGELIA	0	3	4	7
ARGENTINA	2	1	4	7
BOLIVIA	5	4	1	10
CHILE			2	2
COLOMBIA	8	6	6	20
CROACIA			1	1
ECUADOR	24	19	12	55
MARRUECOS	35	32	32	99
URUGUAY	1		1	2
PARAGUAY			3	3
PERÚ	1	4	1	6
VENEZUELA			1	1
SUIZA	0	2	2	4
TOTAL	78	74	72	224

Gráfico 3

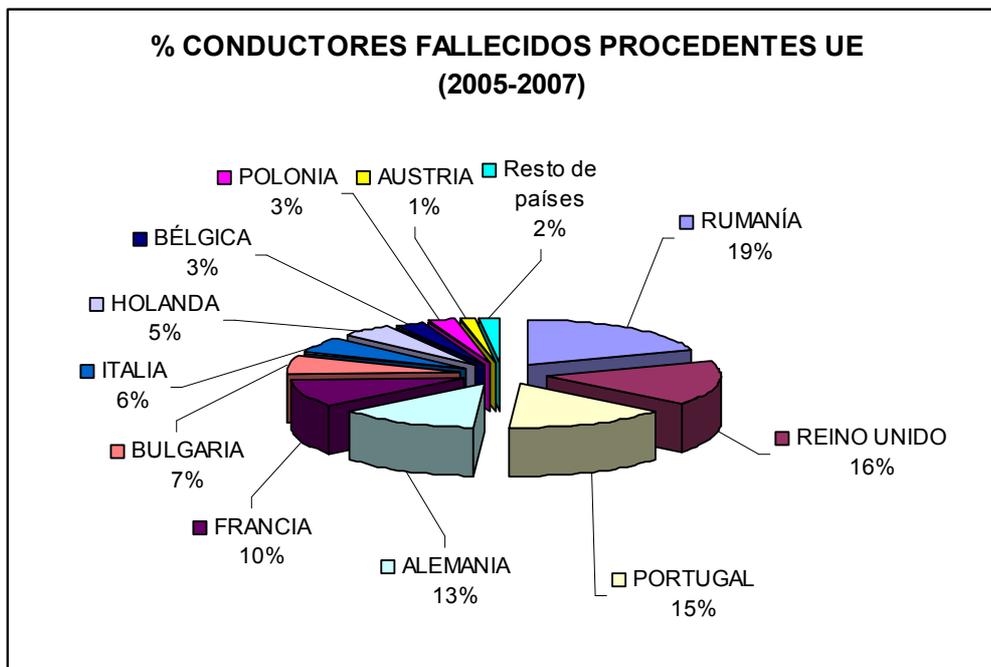


3.1.5 Porcentaje de conductores fallecidos en carretera procedentes de países de la UE durante el período 2005–2007

Tabla 8

PAÍSES UE	PERÍODO 2005–2007
RUMANÍA	19.5%
REINO UNIDO	16.2%
PORTUGAL	15.2%
ALEMANIA	13.1%
FRANCIA	10.1%
BULGARIA	6.7%
ITALIA	5.8%
HOLANDA	4.6%
BÉLGICA	2.7%
POLONIA	2.7%
AUSTRIA	1.2%
Resto de países	<1%

Gráfico 4

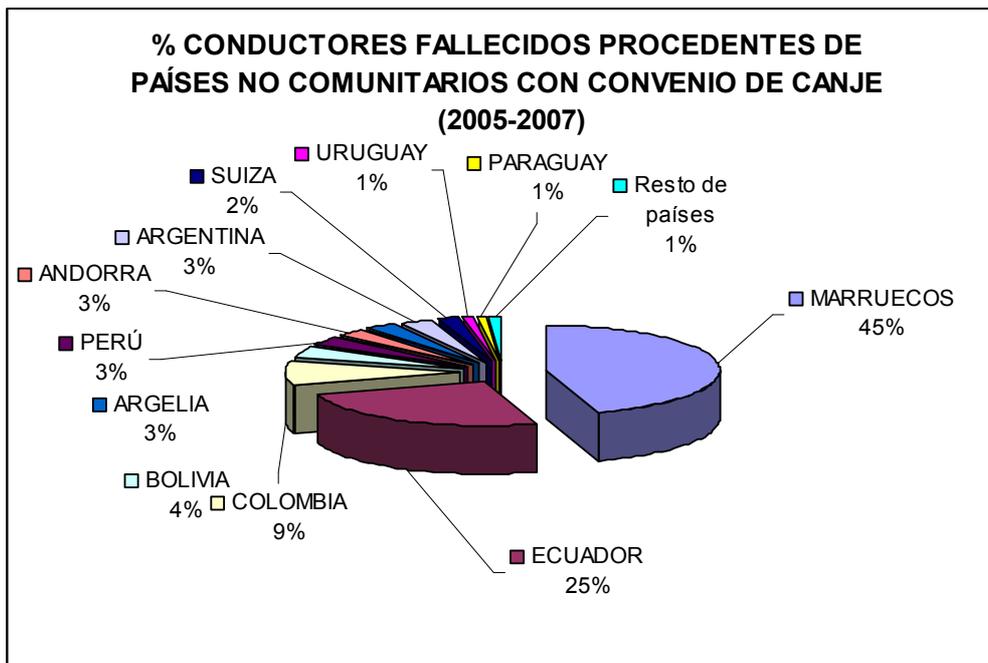


3.1.6 Porcentaje de conductores fallecidos en carretera procedentes de países con convenio de canje durante el período 2005-2007

Tabla 9

PAÍSES CON CONVENIO DE CANJE	PERÍODO 2005- 2007
MARRUECOS	45%
ECUADOR	25%
COLOMBIA	9%
BOLIVIA	4%
PERÚ	3%
ANDORRA	3%
ARGELIA	3%
ARGENTINA	3%
SUIZA	2%
URUGUAY	1%
PARAGUAY	1%
Resto de países	< 1%

Gráfico 5



3.1.7 Análisis de la lesividad en conductores y ocupantes. Año 2007*

A continuación se detalla el porcentaje de conductores y ocupantes fallecidos en carretera por nacionalidad, considerando a los países con mayor siniestralidad:

Tabla 10. Fallecidos en carretera. Año 2007

NACIONALIDAD	Nº DE CONDUCTORES	% CONDUCTORES	Nº DE OCUPANTES	% OCUPANTES	TOTAL
RUMANÍA	30	54,5%	25	45,4%	55
MARRUECOS	32	59,2%	22	40,8%	54
PORTUGAL	21	51,2%	20	48,8%	41
REINO UNIDO	16	64%	9	36%	25
ECUADOR	12	48%	13	52%	25
ALEMANIA	15	75%	5	25%	20
FRANCIA	15	75%	5	25%	20
BULGARIA	8	80%	2	20%	10
COLOMBIA	6	60%	4	40%	10

A continuación se detalla el porcentaje de conductores y ocupantes heridos en carretera por nacionalidad, considerando a los países con mayor siniestralidad:

Tabla 11. Heridos graves en carretera. Año 2007

NACIONALIDAD	Nº DE CONDUCTORES	% CONDUCTORES	Nº DE OCUPANTES	% OCUPANTES	TOTAL
RUMANÍA	24	32,5%	50	67,5%	74
PORTUGAL	19	28,8%	47	71,2%	66
MARRUECOS	15	27,8%	39	72,2%	54
ECUADOR	10	40%	15	60%	25
ALEMANIA	9	36%	16	64%	25
FRANCIA	8	44,5%	10	55,5%	18
REINO UNIDO	5	50%	5	50%	10
BULGARIA	2	20%	7	70%	9
COLOMBIA	2	20%	6	60%	8

*Últimos datos disponibles de lesividad en conductores y ocupantes

3.1.8 Influencia de la siniestralidad de los conductores extranjeros en el total de víctimas. Año 2007*

Tabla 12

TOTAL VÍCTIMAS MORTALES año 2007*	2.741
Población extranjera víctimas mortales	378
% víctimas mortales extranjeros	13,8%

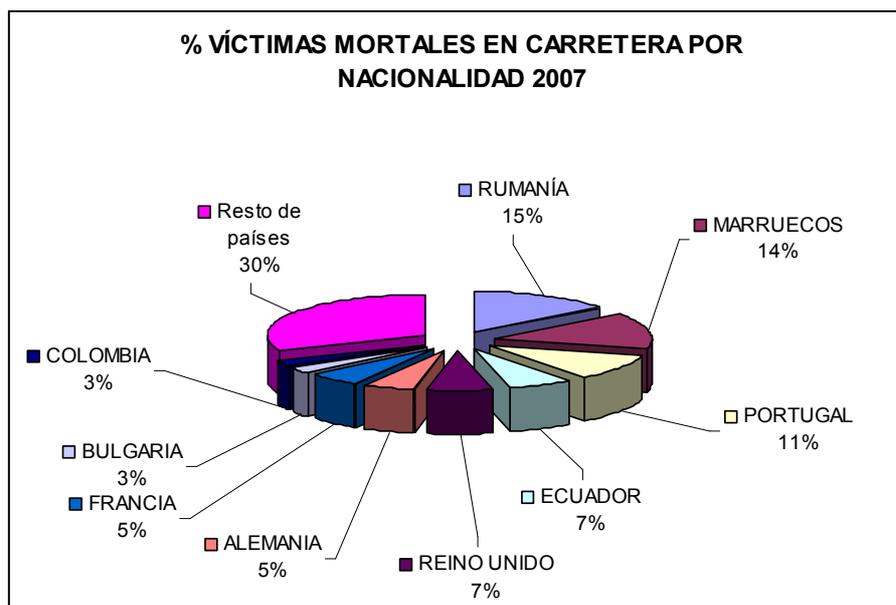
*Víctimas en carretera. Cómputo de víctimas a 24 horas

3.1.9 Víctimas mortales en carretera por nacionalidad. Año 2007

Tabla 13

NACIONALIDAD	Nº VÍCTIMAS	PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE EXTRANJEROS V. MORTALES
RUMANÍA	55	15%
MARRUECOS	54	14%
PORTUGAL	41	11%
ECUADOR	25	7%
REINO UNIDO	25	7%
ALEMANIA	20	5%
FRANCIA	20	5%
BULGARIA	10	3%
COLOMBIA	10	3%
Resto de países	<10	31%

Gráfico 6



*Últimos datos disponibles de total de víctimas mortales

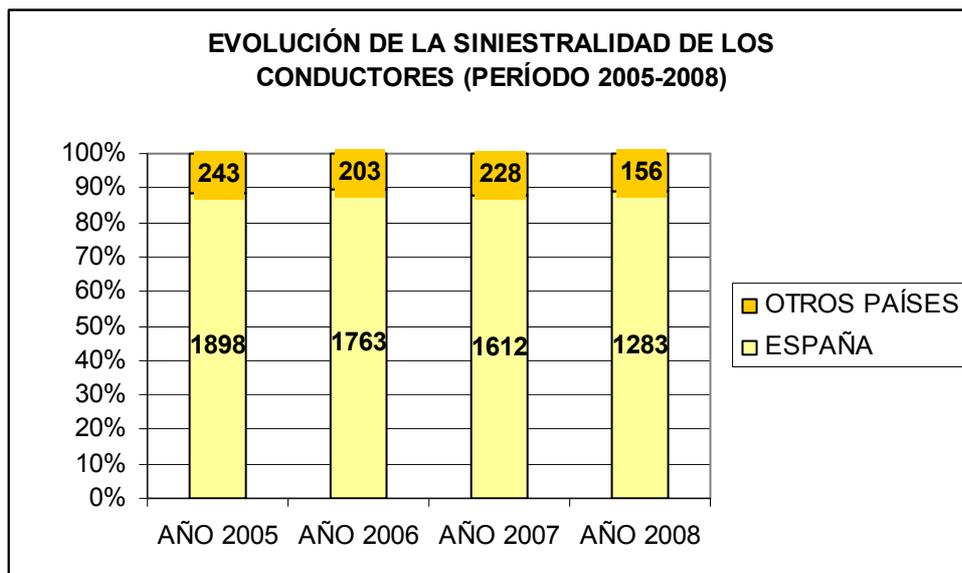
3.1.10 Evolución de la mortalidad en el período 2005–2008. Análisis comparativo en la población de conductores

Tabla 14

CONDUCTORES	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008
España	1898	1763	1612	1283
Extranjeros	243	203	228	156
% conductores extranjeros respecto al total	11.3%	10.5%	12.4%	10.8%

Fuente: DGT. Conductores fallecidos en carretera (cómputo 24 h)

Gráfico 5

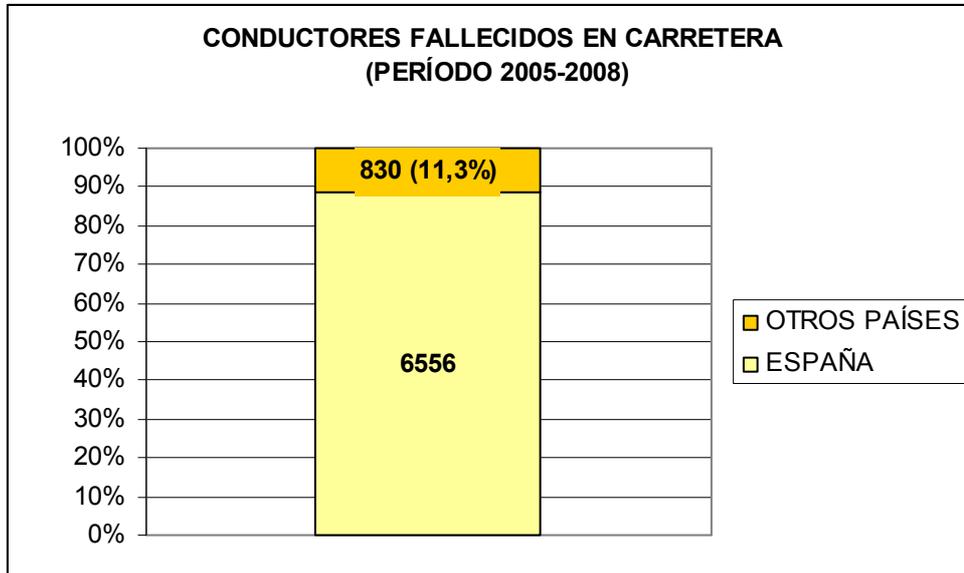


Evolución 2005–2008

Se produce una reducción significativa de la mortalidad en carretera tanto en conductores españoles como de otros países entorno al 35% en el período 2005 a 2008.

El peso que tiene la siniestralidad de los conductores extranjeros respecto al total de víctimas mortales se mantiene constante en los últimos cuatro años oscilando entre un 10 y un 12 %.

Gráfico 6



*Cómputo a 24 h.

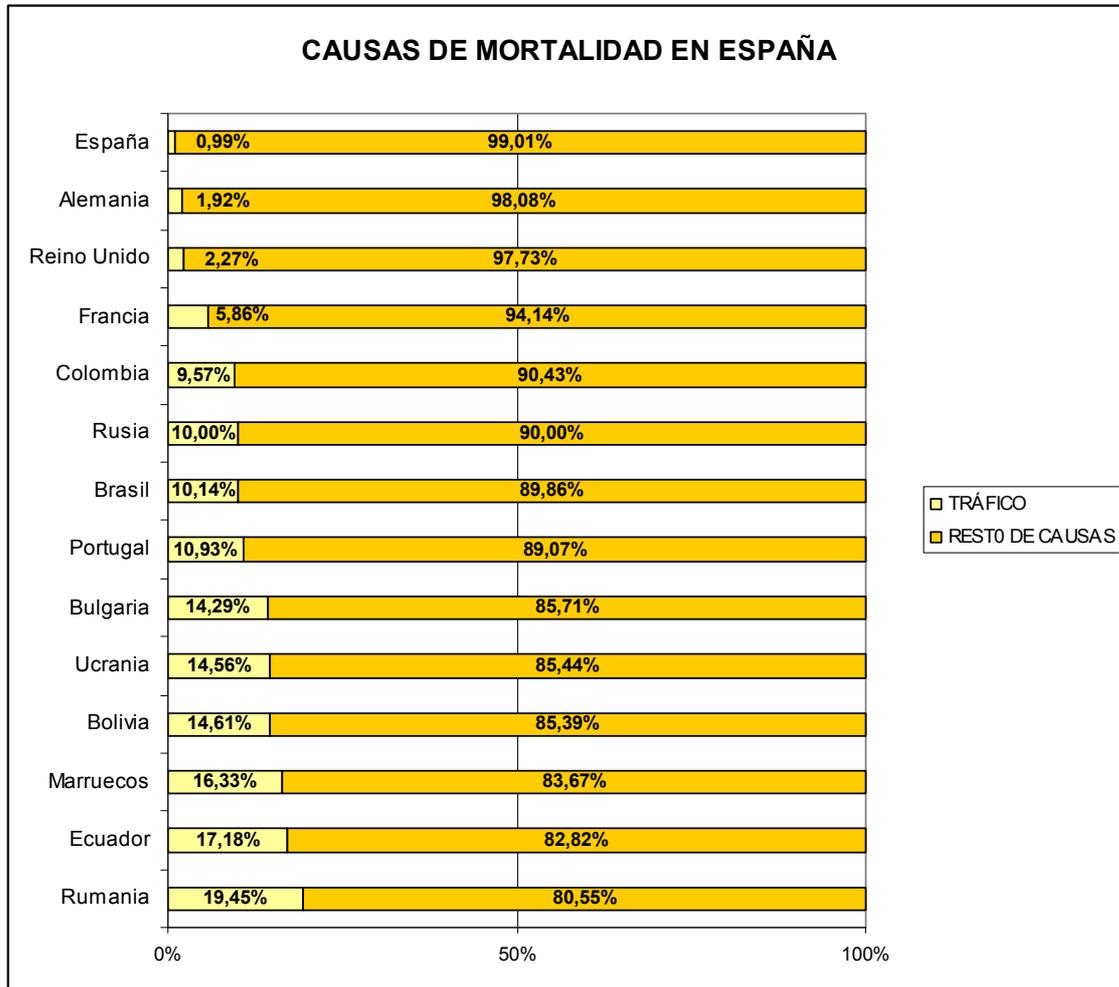
3.2 ANÁLISIS EPIDEMIOLÓGICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

3.2.1 Porcentaje de fallecimientos por accidente de tráfico en España en relación a todas las causas de mortalidad. Año 2006. Fuente INE

Tabla 15

País de origen	% de muerte por accidente de tráfico	Total Fallecidos por tráfico	Total fallecidos
Rumania	19.45%	71	365
Ecuador	17.18%	45	262
Marruecos	16.33%	104	637
Bolivia	14.61%	13	89
Ucrania	14.56%	15	103
Bulgaria	14.29%	13	91
Portugal	10.93%	40	366
Brasil	10.14%	7	69
Rusia	10%	7	70
Colombia	9.57%	18	188
Francia	5.86%	30	512
Reino Unido	2.27%	53	2331
Alemania	1.92%	25	1302
España	0.99%	3576	361.576

Gráfico 7



Fuente: INE (últimos datos disponibles, 2006)

3.2.2 Población extranjera con Tarjeta de residencia a 31.12.2007

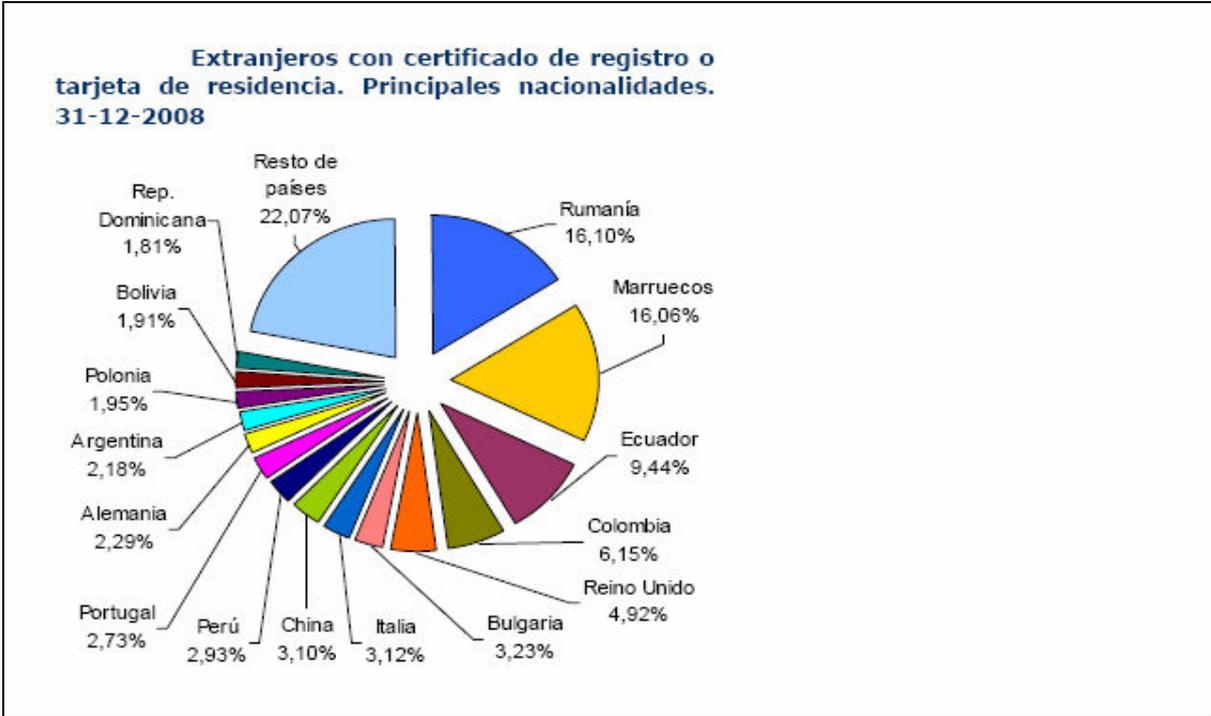
Tabla 16

PAÍS	EXTRANJEROS CON TARJETA DE RESIDENCIA 31-12-2008	% DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA*
RUMANIA	718.844	16.10%
MARRUECOS	717.416	16.03%
ECUADOR	421.527	9.42%
COLOMBIA	274.832	6.14%
REINO UNIDO	219.738	4.91%
BULGARÍA	144.041	3.21%
PERÚ	130.900	2.92%
ARGENTINA	97.277	2.17%

Fuente: MTAS

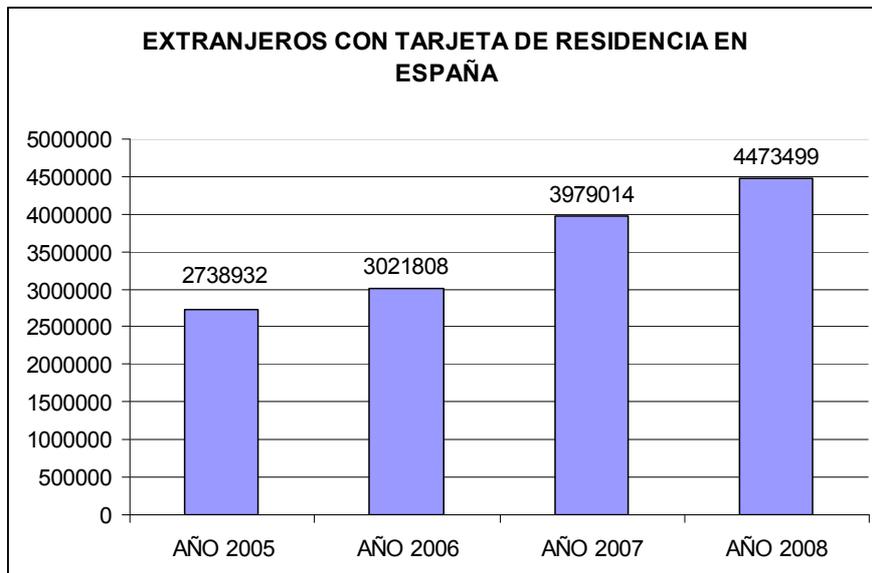
*Porcentaje de la población extranjera sobre el total estimado por el MTAS en 4.473.499 a 31.12.2008.

Gráfico 8



Fuente: MTAS

Gráfico 9



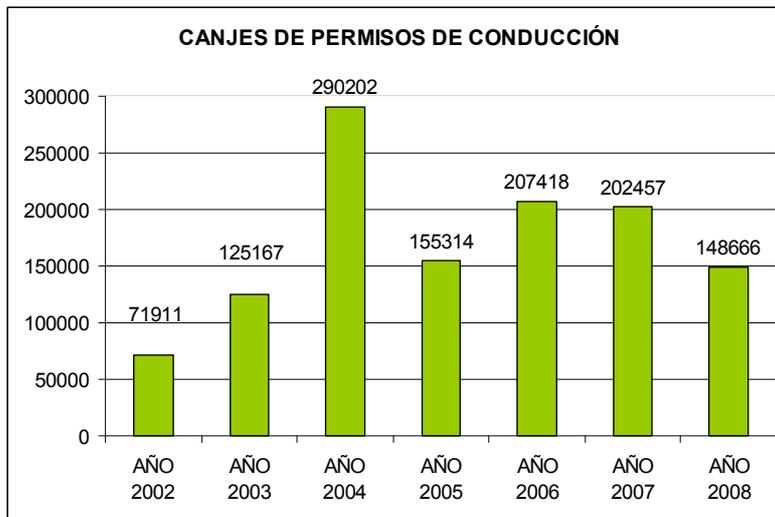
Fuente: MTAS

3.3 ANÁLISIS DE LOS CANJES DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN

A continuación se detalla la evolución del número de canjes de permisos de conducción desde el año 2002, y los datos referidos a canjes de permisos de conducción extranjeros durante el año 2005 y 2006.

3.3.1 Evolución del número de canjes de permisos período 2002–2008

Grafico 4



Fuente: DGT

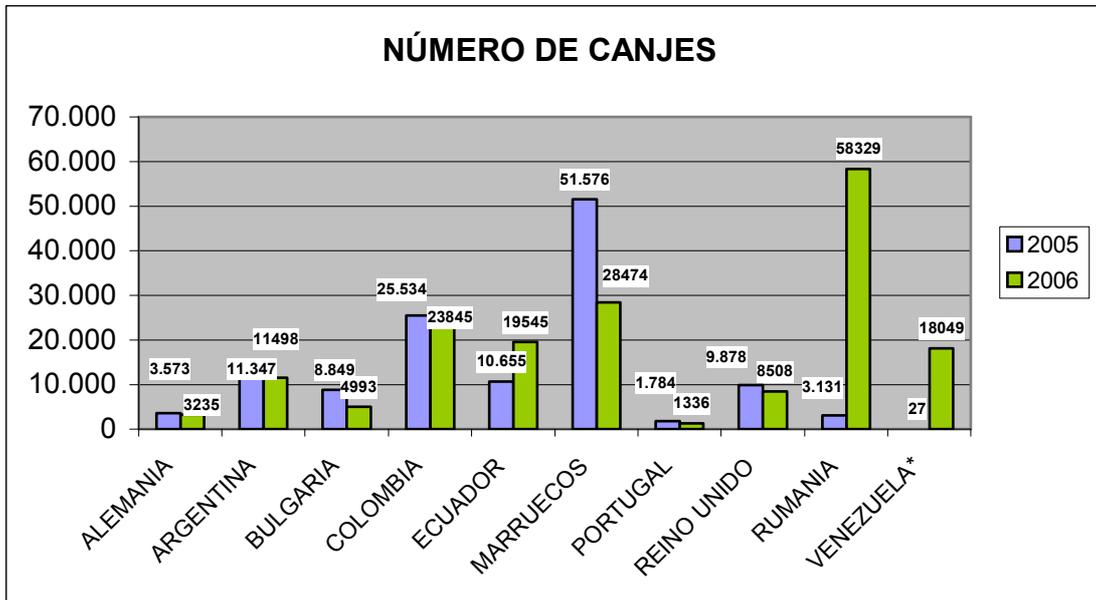
Observamos el incremento significativo desde el año 2002, a medida que se van estableciendo los convenios con los diferentes países de origen.

3.3.2 Países con mayor nº de canjes de permiso durante el año 2005 y 2006

Tabla 17

PAÍS	CANJES 2005	CANJES 2006	PERÍODO 2005–2006
MARRUECOS	51.576	28.474	80.050
RUMANÍA	3.131	58.329	61.460
COLOMBIA	25.534	23.845	49.379
ECUADOR	10.655	19.545	30.200
ARGENTINA	11.347	11.498	22.845
REINO UNIDO	9.878	8.508	18.386
BULGARIA	8.849	4.993	13.842
ALEMANIA	3.573	3.235	6.808
PORTUGAL	1.784	1.336	3.120

Gráfico 5



Podemos observar el caso de Rumania y Venezuela la diferencia tan significativa, corresponde a la entrada en vigor del Convenio o Acuerdo de para el canje de permisos.

Las fuentes consultadas para la elaboración de las estadísticas son del INE y la DGT.



4. CONDUCTORES SIN PERMISO

A partir del 1 de Mayo de 2008, entró en vigor la reforma del Código Penal considerando delito la conducción sin permiso, tal como lo recoge el art. 384; *“El que condujere un vehículo a motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de 3 a 6 meses o con la multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Las mismas penas se impondrán al que realizarse la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo a motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.*

Podemos describir cuatro perfiles de conductores que circulan sin el permiso de conducción:

- **Conductores que han sido sancionados y suspendido el carné por vía administrativa o judicial**, les han suspendido o retirado el permiso de conducción por pérdida de puntos al cometer infracciones reiteradas o por una conducción temeraria, conducción bajo efectos de alcohol o estupefacientes. Son por tanto conductores infractores reincidentes.
- **Conductores que no alcanzan la mayoría de edad para la obtención del permiso**, circulan principalmente trayectos cortos por vías secundarias o caminos rurales, utilizan el vehículo como instrumento de hobby, carecen de formación y tienen una baja percepción del riesgo, se ven implicados en accidentes graves.
- **Conductores que nunca obtuvieron el permiso de conducción**, son conductores que llevan años conduciendo, por dificultad para obtener el permiso de conducción, carecen de una formación reglada y son reacios a obtener el permiso.
- **Conductores extranjeros en España**, son conductores que adquieren la condición de residentes, en muchos casos utilizan el vehículo para trabajar, no han obtenido el permiso de conducción ni en su país de origen ni en España, y no tienen posibilidad de canjearlo. O provienen de otros países donde no hay convenio de canje con España.



5. ANÁLISIS DE LA FORMACIÓN Y NORMATIVA BÁSICA DE PAÍSES CON CONVENIO DE CANJE CON ESPAÑA

Los datos que se ofrecen de cada país han sido facilitados por los automóviles clubes respectivos.

5.1 SISTEMA DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES

En este punto se han evaluado las siguientes variables:

- Edad mínima para conducir turismos.
- Edad mínima para conducir motocicletas (>125 cc).
- Horas mínimas exigidas de formación teórica.
- Horas mínimas exigidas de formación práctica.
- Organismos o entidades responsables de la evaluación de conductores.
- Titulación de los formadores
- Modelo de examen práctico
- Modelo de examen teórico
- Necesidad de examen médico
- Necesidad de examen psicotécnico

Tabla 18

	Edad mínima turismos	Edad mínima motocicletas	Formación teórica mínima	Formación práctica mínima	Responsables de la evaluación	Titulación de los formadores
ESPAÑA	18 años	18 años	--	--	Adm. Estatal	Título formador por DGT
ARGENTINA	17 años	16 años	6 horas	--	Adm. Estatal Adm. Local	No se exige
BOLIVIA	18 años	--	4 horas	10 horas	Adm. Local Oficinas Tránsito	No se exige
COLOMBIA	16 años	16 años	15 horas	15 horas	Autoclubes	Título de formador por entidad privada
URUGUAY	18 años	18 años	No se exigen	15 horas	Adm. Estatal Adm. Local	No se exige
ECUADOR	16 años	16 años	19 horas	15 horas	Autoclubes	Institutos Superiores de Formación - Especialidad en tránsito
PERÚ	18 años	18 años	No se exige	No se exige	Autoclubes	No se exige
REPÚBLICA DOMINICANA	16 años	----	No se exige	No se exige	Adm. Estatal	No se exige

Tabla 19

	Examen Práctico	Examen Teórico	Examen Médico	Examen Psicotécnico
ESPAÑA	SI - vías abiertas	SI - tipo test	SI	SI
ARGENTINA	SI - circuito cerrado	SI - tipo test	SI -declaración jurada	SI
BOLIVIA	SI-vías abiertas + circuito cerrado	SI - tipo test	SI	SI
COLOMBIA	SI	SI-tipo test +preguntas abiertas	SI (a cargo de Escuela de Conducción)	SI (a cargo de Escuela de Conducción)
URUGUAY	SI - vías abiertas	SI - tipo test	SI	SI- solo a profesionales
ECUADOR	SI	SI	SI	SI
PERÚ	NO obligatorio	No obligatorio	No obligatorio	No obligatorio
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	SI	Examen oftalmológico	NO

5.2 OBLIGATORIEDAD EN EL USO DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD

Se ha evaluado la obligatoriedad de los siguientes sistemas:

- Obligación de uso de los cinturones de seguridad.
- Obligación de uso de los sistemas de retención infantil.
- Obligación de casco para ocupantes de ciclomotor.

Así mismo se ha evaluado el nivel medio de uso de estos sistemas.

Tabla 20

	CINTURÓN EN PLAZAS DELANTERAS	Nivel de uso %	CINTURÓN EN PLAZAS TRASERAS	Nivel De Uso %	SRI	Nivel de uso %	CASCO	Nivel de uso %
ESPAÑA	SI	90%	SI	50-70%	SI	Más del 70%	SI	90 %
ARGENTINA	SI	--	SI	--	SI	--	SI	--
BOLIVIA	SI	30-50%	NO	10-30%	NO	30-50%	SI	50-70%
COLOMBIA	SI	50-70%	NO	30-50%	SI	10-30%	SI	Más del 70%
URUGUAY	SI	50-70%	SI	50-70% copiloto	NO	--	SI	30-50%
ECUADOR	SI	30-50%	SI	10-30%	SI	Menos del 10%	SI	30-50%
PERÚ	SI	50-70%	SI	10-30%	NO	Menos del 10%	SI	10-30%
REPÚBLICA DOMINICANA	SI	10-30%	NO	Menos del 10%	NO	Menos del 10%	SI	Menos del 10%

5.3 VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS

Se ha evaluado la velocidad máxima permitida en autopista/autovía, carretera convencional y vías urbanas de los diferentes países. Así como la velocidad máxima permitida a conductores noveles.

Tabla 21

	Autopista / Autovía	Carretera Convencional	Vías Urbanas
ESPAÑA	120 km/h	100 km/h	50 km/h
ARGENTINA	130 km/h	110 km/h	60 km/h
BOLIVIA	--	80 km/h	10-20 km/h
COLOMBIA	80 km/h	80 km/h	60 km/h
URUGUAY	--	110 km/h	60 km/h
ECUADOR	100 km/h	70 km/h	50 km/h
PERÚ	100 km/h	50-80 km/h	35-50 km/h
REPÚBLICA DOMINICANA	80-100 km/h	80-100 km/h	45-60 km/h

5.4 TASAS MÁXIMAS DE ALCOHOLEMIA PERMITIDA

Se ha evaluado la tasa máxima de alcohol permitida para conductores y conductores noveles en los diferentes países.

Tabla 22

	Tasa máxima alcoholemia (sangre)	Tasa máxima alcoholemia conductor novel (sangre)	Permanencia como novel	Velocidad máxima conductor novel
ESPAÑA	0.5 gr/l	0.3 gr/l	1 año	80 km/h
ARGENTINA	0.5 gr/l	0.5 gr/l	6 meses	60 km/h
BOLIVIA	Ninguna *	Ninguna *	2 años	--
COLOMBIA	0.4 gr/l	--	No existe la condición de novel	--
URUGUAY	0.8 gr/l	--	No existe la condición de novel	--
ECUADOR	0.8 gr/l	0.8 gr/l	Durante la formación	--
PERÚ	0.5 gr/l	--	No existe la condición de novel	--
REPÚBLICA DOMINICANA	Ninguna*	Ninguna*		

* No está regulado

5.5 SEÑALIZACIÓN VIAL

A continuación se muestran algunas señales viales de diferentes países para regular la misma norma.

Tabla 23

ESPAÑA	IBEROAMÉRICA
SEÑAL DE PRIORIDAD	
	
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO	
	
CIRCULACIÓN PROHIBIDA	
	
INTERSECCIÓN CON CIRCULACIÓN GIRATORIA	
	
INTERSECCIÓN	
	
CURVA PELIGROSA	
	



Además de la diferencia que observamos en algunas señales que regulan la misma norma, conviene recordar que algunos términos que describen la vía son también diferentes en función del país de origen. Como ejemplos:

Arcén.– En Argentina y Uruguay se denomina **Banquina**. En Chile, Colombia y Perú utilizan el término **Berma**, en Ecuador es **Espaldón** y en Venezuela usan **Hombrillo**.

Bordillo.– En Argentina, Chile y Uruguay lo conocen como **Cordón**, en Perú utilizan **Guarnición**. **Sardinell** en Colombia y **Solera** en Chile.

Badén.– en Colombia utilizan **Hamaca** y **Vado** en Ecuador.

6. RESULTADOS

6.1 Permisos de conducción válidos para conducir en España

España, por su condición de país receptor de extranjeros en calidad de turistas, en búsqueda de nuevas oportunidades laborales, así como ser un país de paso hacia otro continente, se convierte en un país con un elevado número de conductores procedentes de diferentes países del mundo.

Con datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a 31 de Diciembre de 2008, en España hay **4.473.499** de extranjeros con tarjeta de residencia, lo que supone aproximadamente un 10 % de la población sobre el censo 2008.

El informe señala qué requisitos legales se requieren para conducir en nuestro país, y los que son válidos para conducir en España, además de los Permisos expedidos por países comunitarios y del EEE (Espacio Económico Europeo), los siguientes permisos:

- Permisos de otros países expedidos de acuerdo a los Tratados Internacionales (Anexo 9 de la Convención de Ginebra, o Anexo 6 de la Convención de Ginebra).
- Permisos de otros países con traducción oficial al castellano.
- Permisos internacionales de conducción expedidos según los Convenios Internacionales.



- Permisos en los que España tenga un convenio específico con su país de origen.

Para que estos últimos permisos tengan validez en España deben reunir los siguientes requisitos:

- o Vigencia en su país de origen.
- o El titular tenga la edad requerida para la obtención del permiso español equivalente.
- o Serán válidos durante los primeros 185 días desde la entrada en España, además tendrán validez por un plazo de 6 meses como máximo desde que sus titulares adquieran la residencia normal en nuestro país.

En conclusión, se puede conducir en España durante 1 año como máximo (primeros seis meses en condición de turistas), con un permiso expedido en un país de origen, siempre que tenga traducción oficial al castellano, certificado de equivalencia o permiso internacional y reúna los requisitos indicados anteriormente.

Este sistema aunque facilita la movilidad de los turistas entraña un sistema complejo que puede dar lugar a fraudes, como así indican informes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (*Revista de la Guardia Civil, n° 765*).

Pasado este período solo tendrán validez aquellos permisos con los que España tenga establecido un Convenio específico de canjes.

6.2 Canjes

Actualmente España tiene canjes de reconocimiento de permisos (ver Tabla 2) con los siguientes países: Argelia, Argentina, Chile, Colombia, Croacia, Ecuador, Marruecos, Perú, República Dominicana y Venezuela, Guatemala y Filipinas, (estos dos últimos aún por desarrollar totalmente).

Según datos de la DGT, en España desde el año 2002 hasta el año 2008 se han canjeado 1.201.135 permisos de conducción, si tenemos en cuenta el dato de extranjeros residentes a Diciembre de 2008, podemos estimar que al menos entre el 27% y el 30% de los extranjeros con tarjeta de residencia española han canjeado su permiso por uno español.



6.3 Análisis de la siniestralidad vial

MORTALIDAD

En la evolución de la siniestralidad en carretera en estos cuatro años podemos observar que la población de conductores fallecidos en carretera ha descendido año tras año desde 2005 hasta 2008, pasando de 2141 a 1439 víctimas mortales, esto ha supuesto un descenso en cuatro años del 33%. **La tasa de conductores extranjeros fallecidos en carretera asciende a 830, lo que supone un 11,3% del total de conductores fallecidos en el período 2005–2008. Este peso de la mortalidad de conductores extranjeros en el conjunto de la mortalidad de conductores se ha mantenido constante en los últimos años oscilando entre el 10 y el 12%. (Ver tabla 14)**

Las víctimas mortales en carretera de origen extranjero (conductores y ocupantes) representan el 13,8 % del total de víctimas mortales. Por nacionalidades los rumanos representan la tasa mas alta de mortalidad (15%), seguidos de los marroquíes (14%), portugueses (11%), ecuatorianos (7%) y británicos (7%).

Cabe destacar el aumento de la siniestralidad de los portugueses, y el descenso de víctimas mortales en el colectivo de ecuatorianos.

Los conductores fallecidos en carretera (excluyendo los de origen español) se distribuyen así: **49 % conductores procedentes de países de la Unión Europea, 33 % conductores procedentes de países con convenio de canje con España, y un 9 % de países procedentes de otros países del mundo.**

Centrando la atención en los conductores de origen comunitario, veamos lo que representa cada colectivo del total de la siniestralidad de procedencia comunitaria: **conductores rumanos el 19% de los fallecidos en carretera, los británicos el 16 %, los portugueses el 15%, los alemanes el 13% y un 10% los conductores franceses. (ver Tabla 8)**

Si analizamos los conductores procedentes de países con convenio de canje, podemos destacar que los marroquíes representan el 45 % del total de conductores fallecidos en carretera en este grupo de países, los ecuatorianos el 25% y colombianos un 9 %, el resto representa menos de un 5 %. (ver Tabla 9)



Los datos nos indican que la siniestralidad de los conductores procedentes de la Unión Europea es más homogénea (se distribuye en una pinza de porcentaje menor) que la de los conductores procedentes de países con convenio de canje con España, destacando de forma significativa en este último grupo, la siniestralidad de los conductores marroquíes y ecuatorianos.

LESIVIDAD

En cuanto a la lesividad, el colectivo que mayor número de **heridos graves en carretera** representa son los **rumanos (17,8% del total de heridos graves), portugueses (15,9%), marroquíes (13%), ecuatorianos (6%) y alemanes (6%)**.

Un dato importante que se desprende del análisis (ver Tabla 11), es la elevada mortalidad en ocupantes que representan las siguientes nacionalidades: **Ecuador (52% de ocupantes fallecidos), Portugal (48,8%), Rumanía (45,4%) y Marruecos (40,8%), frente a los países como Alemania (25%) y Francia (25%)**.

6.4 Análisis epidemiológico de la siniestralidad vial

Hemos analizado la mortalidad de los extranjeros residentes en España (ver tabla 15), con el fin de estimar los grupos más vulnerables a la siniestralidad vial, los resultados son concluyentes (INE, últimos datos disponibles, año 2006): **el 19% de los rumanos en España fallece por accidente de tráfico, el 17% de la población ecuatoriana, el 16% de la población marroquí, el 15 % de la población boliviana y el 14% de la población búlgara**. Si analizamos los ratios de causalidad de otros países de la Unión Europea la diferencia es significativa; el 1,92% de los alemanes fallecen en España por accidente de tráfico, el 2,27% de los británicos y el 5,86% de los franceses. En el caso de los españoles el ratio de causalidad de fallecimiento por accidente de tráfico supone el 0,99%.

Podemos estimar con estos datos, desde un análisis epidemiológico que algunos colectivos de extranjeros en España están más expuestos a los siniestros de circulación, siendo por tanto más vulnerables, debiéndose tomar medidas preventivas, formativas y de control.



6.5 Sistemas de formación en los países de origen

Según los datos recogidos por los automóbiles clubes de algunos de los países de procedencia de los conductores que canjean su permiso nacional por uno español, podemos concluir que:

- Existen diferencias estructurales en los sistemas de formación y evaluación de conductores respecto a España. Como ejemplo en algunos países como Bolivia, Argentina, Perú, República Dominicana, no se exige titulación a los formadores.
- No hay un sistema unitario de expedición de permisos de conducción, en algunos casos, como en Argentina son las municipalidades las que tienen esta competencia.
- En algunos países de origen como Colombia, Uruguay, Ecuador, Perú y República Dominicana no existe la condición de conductor novel.
- Los niveles de uso y control de los sistemas de seguridad del automóvil difieren de España, estando el nivel de uso del cinturón entorno al 50 % en las plazas delanteras, y menos de un 30 % en las plazas traseras (ver tabla 20). Los ratios de uso de los sistemas de retención infantil están por debajo del 10% en la mayoría de los países (Ecuador, Perú, República Dominicana).
- La señalización y nomenclatura de la vía es en algunos casos muy diferente al sistema de tráfico español, aun en países de habla hispana.



7. CONCLUSIONES GENERALES

Una vez analizados los datos y expuestas las principales conclusiones del informe, volvamos a retomar el punto de partida para ver si hemos dado respuesta a las cuestiones planteadas al principio.

- **¿Qué peso tiene la siniestralidad de los conductores extranjeros en el conjunto de la siniestralidad vial en España?**

Los extranjeros representan el 13,8% del total de las víctimas mortales en carretera. Si nos centramos en el colectivo de conductores extranjeros representan el 11% del total de conductores fallecidos en carretera en los últimos cuatro años.

- **¿Son los conductores extranjeros en España más vulnerables ante la siniestralidad que los conductores españoles?**

Podemos afirmar que así es, no solo por los datos de accidentalidad en los últimos cuatro años, sino por lo que representa la mortalidad por accidente de tráfico dentro de cada colectivo de extranjeros, siendo claramente los más vulnerables (marroquíes, rumanos y ecuatorianos).

Del presente estudio se desprenden 3 perfiles de siniestralidad en extranjeros que se corresponden a la clasificación que se hizo en la introducción:

1) **Siniestralidad de extranjeros residentes**, fundamentalmente motivada su residencia por motivos laborales, como puede ser la población marroquí, rumana, ecuatoriana. De los datos analizados se desprende la alta lesividad de los accidentes, en cuanto al número de heridos y ocupantes fallecidos (ver Tabla 11 y 12).

2) **Siniestralidad en la población extranjera temporal**, motivada por motivos turísticos, de ocio, estudios, etc, en este punto cabe destacar la alta siniestralidad del colectivo de conductores británicos en España, dato que ya se destacó en los resultados del estudio *Influence of driver nationality on the risk of causing vehicle collisions in Spain (J. Epidemiol Community Health 2002;56:394-398)* llevado a cabo por un grupo de investigadores del Departamento de Medicina Preventiva de la Universidad de Granada.

3) Siniestralidad en la población extranjera de paso, fundamentalmente la que corresponde a la operación paso del Estrecho, por marroquíes, argelinos y otros ciudadanos del magreb que atraviesan la península cada año para pasar sus vacaciones en sus países de origen. En el caso de víctimas marroquíes esta operación contribuye entre un 20 y un 30 % las víctimas mortales de este colectivo. En un 53 % de los casos la causalidad de este tipo de accidente se debe a distracción del conductor, fatiga y somnolencia, algo habitual ya que mayoría provienen de Francia y Países Bajos. La siguiente tabla recoge los datos de siniestralidad en la operación paso del estrecho en los últimos años:

Tabla 23

	Nº de accidentes con víctimas	Nº de víctimas mortales	Nº de heridos graves	Nº de heridos leves
2002	160	20	96	351
2003	123	20	97	309
2004	126	12	60	255
2005	121	8	67	260
2006	129	15	61	255
2007	141	7	69	292

Fuente: DGT, datos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Podemos observar como desciende el nº de víctimas mortales pero aumenta el nº de accidentes y la gravedad de los mismos en el año 2007 respecto al 2006.

Un fenómeno que llama la atención, y que se puede atribuir también a un colectivo de tránsito en la península es el caso de los ciudadanos portugueses. En este caso el tránsito viene motivado principalmente por desplazamientos laborales, especial relevancia cobra los accidentes mortales con trabajadores portugueses ocurridos en los últimos años en Castilla-León.



- **¿Cómo influye la formación de origen de los conductores extranjeros en su adaptación al sistema de tráfico español?**

La formación de origen es de suma importancia para la adaptación de estos conductores a nuestro sistema de tráfico, su sistema de evaluación, formación previa, conocimientos de las normas y adaptación al tráfico, un ejemplo de ello es la diferencia en las señales y la nomenclatura que podemos ver en la tabla 23. Tenemos que considerar que España se encuentra entre los países más restrictivos a la hora de expedir los permisos de conducción de vehículos, algo muy lejos de lo que ocurre en otros países, donde el Estado apenas da importancia e interviene en la expedición de los mismos.



8. PROPUESTAS

Del análisis de los datos y de las conclusiones obtenidas en el presente informe, el RACE propone las siguientes medidas:

1) Para los extranjeros residentes, cursos gratuitos de adaptación a la realidad circulatoria española en los que se aborden, la normativa, señalización, usos y costumbres, seguridad activa y pasiva y sistemas de retención. Estos cursos, deberían ser impartidos por entidades acreditadas como son Autoescuelas o Automóviles Clubes, teniendo en cuenta que estos últimos en gran parte de las ocasiones son los encargados de examinar en el país de origen.

En este sentido el RACE ha creado dentro de su plataforma de formación on-line www.academiarace.es un curso gratuito de adaptación dirigido a los conductores extranjeros en España, cuyo objetivo es poner a disposición de este colectivo una herramienta formativa para conocer de primera mano la normativa de tráfico española como: permiso por puntos, límites de velocidad, tasas de alcoholemia, principales señales, así como un módulo sobre las principales medidas de seguridad vial.

2) En el caso de los convenios que suscriba el Ministerio de Asuntos Exteriores deberían primar criterios de seguridad vial que garanticen la equiparación del sistema de formación, evaluación y expedición de permisos con el modelo español. En este sentido y según muestra el informe comparativo entre países, se observan grandes diferencias entre los sistemas de algunos países como Bolivia, Perú o Argentina, entre otros que muestran grandes diferencias en las exigencias formativas del profesorado.

3) Por otro lado, se ha observado que los niveles de uso del cinturón de seguridad, de los sistemas de retención infantil o el consumo de alcohol mientras se conduce difiere entre la población extranjera dependiendo del lugar de procedencia, encontrándose muy por debajo del uso medio en España, según se desprenden de los datos del informe elaborado por el RACE en colaboración con Automóviles Clubes de Ibero América. Por este motivo el RACE solicita que en los Acuerdos de Bilateralidad se exprese la necesidad de equiparar el grado de conocimiento de las normas y costumbres en materia de tráfico y seguridad vial de este colectivo.



4) Otro dato que se desprende del estudio es que la mitad de los conductores extranjeros fallecidos en España es de origen comunitario, como los británicos, alemanes y rumanos. Por ello, el RACE considera una prioridad realizar campañas divulgativas de tráfico en los países con mayor presencia turística en España, con el objetivo de informar de la realidad del tráfico o las características de la regulación normativa. Un ejemplo de ello sería el distinto sentido de circulación del tráfico o las tasas de alcoholemia más elevadas en el Reino Unido, o la ausencia de límites de velocidad en algunas autopistas de Alemania y su reflejo como hecho delictivo en España.

5) Por último, el RACE solicita una mayor homogeneidad de normas de tráfico europeas que faciliten una movilidad más segura, como demuestra la diferencia de la señales de tráfico, diferencia de las tasas de alcoholemia o límites de velocidad entre países. Así como el desarrollo de una directiva europea para la ejecución de sanciones por infracciones de tráfico a escala europea, que impidan la impunidad de los conductores en el ámbito de la unión.

Departamento de Seguridad Vial
RACE