



Programa de Doctorado en Tráfico y Seguridad Vial

**EFFECTOS SOBRE EL CONDUCTOR ANTE LOS
NUEVOS CAMBIOS NORMATIVOS EN MATERIA DE
TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

TESIS DOCTORAL

Presentada por José Lázaro Iglesias
Dirigida por Dr. Luis Montoro González
Dr. Francisco Tortosa Gil

Valencia, 2015

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de Tesis realizado, directa o indirectamente, participaron distintas personas opinando, corrigiendo, teniéndome paciencia, dando ánimo, acompañando en los momentos de crisis y en los momentos de felicidad. Este trabajo me ha permitido aprovechar la competencia y la experiencia de muchas personas que deseo agradecer en este apartado.

A mis directores D. Luis Montoro González y D. Francisco Tortosa Gil, también, a D Francisco Alonso Pla, mi más amplio agradecimiento por haberme confiado este trabajo en persona, por su paciencia ante mi inconsistencia, por su valiosa dirección y apoyo para seguir este camino de Tesis y llegar a la conclusión del mismo. Cuya experiencia y educación han sido mi fuente de motivación y de curiosidad durante estos años.

Para mis compañeros de grupo, doctorandos/as y posdocs, Lía, Andrés, Sergio, así como otros compañeros y amigos de mi entorno, Mónica, Mar, Claudia, Jaime, tengo solo palabras de agradecimiento, especialmente por aquellos momentos en los que pude ser inferior a sus expectativas: ha sido un camino largo y duro en el que, algunas veces, la fijación por lograr tus objetivos te hace olvidar la importancia del contacto humano.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

Y, por supuesto, el agradecimiento más profundo y sentido va para mi familia. Sin su apoyo, colaboración e inspiración habría sido imposible llevar a cabo esta dura empresa. Muchas gracias Eva.

A todos vosotros, mi mayor reconocimiento y gratitud.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	17
1 EXPOSICIÓN DE LA MATERIA DE LA TESIS	19
2 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA	23
3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	29
4 METODOLOGÍA O TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	31
5 DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN	33
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO LEGISLATIVO	37
6 EL INICIO DE CICLO Y LA ACTUAL “REVOLUCIÓN” NORMATIVA EN MATERIA DE TRÁFICO.	39
6.1 Introducción.....	39
6.2 El Permiso por Puntos, la Ley 17/2005	42
6.3 OM/INT 2596/2005 sobre la regulación de los cursos para la recuperación total y parcial de puntos.....	53
6.4 Balance del sistema	56
7 LA NECESARIA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL A TRAVÉS DE LA LEY ORGÁNICA 15/2007, DE 30 DE NOVIEMBRE, SOBRE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	63
7.1 Antecedentes históricos	63

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

7.2	La esperada reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial	65
7.3	Especial análisis de los delitos de alcoholemia, otras sustancias psicotrópicas, velocidad y conducción sin permiso	75
7.3.1	Novedades en los delitos de exceso de velocidad	79
7.3.2	Especial análisis de la conducción ilegal	83
7.4	La Fiscalía de Seguridad Vial. Informe de evaluación sobre la puesta en funcionamiento de la mencionada Reforma. Especial referencia a la Comunidad Valenciana	94
7.4.1	La Fiscalía de Seguridad Vial	94
7.4.2	Especial referencia a la Comunidad Valenciana.	98
8	OTRAS REFORMAS DE IMPORTANCIA	101
8.1	Los conductores de motocicletas	101
8.2	El nuevo Reglamento General de Conductores. RD 818/2009.....	112
9	CIERRE DE CICLO. LA REFORMA DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL 6/2014. ÚLTIMAS MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN Y DEL CÓDIGO PENAL.....	127
9.1	La Ley 18/2009.....	127

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

9.1.1	La justificación.....	128
9.1.2	Objetivos de la Ley 18/2009.....	130
9.1.3	Novedades más relevantes de la Ley	132
9.2	Especial mención a la reforma de la LSV 6/2014	138
9.2.1	Introducción.....	138
9.2.2	Principales reformas	139
9.2.2.1	<i>Drogas</i>	139
9.2.2.2	<i>Alcohol</i>	139
9.2.2.3	<i>Inmovilización de vehículos</i>	140
9.2.2.4	<i>Uso del casco</i>	140
9.2.2.5	<i>Adelantamiento a ciclistas</i>	140
9.2.2.6	<i>Detectores de radar</i>	141
9.2.2.7	<i>Atropello de especies cinegéticas...</i>	141
9.2.2.8	<i>Nuevas infracciones</i>	142
9.2.3	Necesidad de desarrollo reglamentario	143
9.2.3.1	<i>Preceptos que necesitan de un desarrollo normativo</i>	143
9.3	Modificaciones del Reglamento General de Circulación y del Código Penal.....	145
9.3.1	Real Decreto 667/2015	145
9.3.1.1	<i>Objeto de la modificación reglamentaria</i>	146
9.3.1.2	<i>Excepciones y exenciones</i>	148
9.3.1.3	<i>Responsabilidad</i>	149

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

9.3.2 Ley Orgánica 1/2015.....	150
CAPÍTULO II. ANÁLISIS EPIDEMIOLÓGICO.....	155
10 DEFINICIONES	157
11 DATOS ESTATALES DE ACCIDENTALIDAD.....	161
11.1 Datos de accidentalidad generales. Comparativa histórica	161
11.2 Datos de accidentalidad generales. Comparativa última década	165
11.3 Datos de accidentalidad de los últimos años	171
11.3.1 Características de la accidentalidad 2013- 2014	175
11.3.2 Datos accidentalidad. Contexto europeo.....	184
12 DATOS COMUNIDAD VALENCIANA. SINIESTRALIDAD VIAL 2014 (DATOS A 30 DÍAS).	193
12.1 Contexto europeo	193
12.2 Contexto nacional.....	195
12.3 Evolución última década.....	196
12.4 Últimos años.....	198
CAPÍTULO III. ESTUDIO DE VALORACIÓN DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN EN LA PROVINCIA DE VALENCIA	203

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

13	INTRODUCCIÓN.....	205
14	METODOLOGÍA UTILIZADA EN LA INVESTIGACIÓN .	209
14.1	Muestra y análisis de los datos personales de los asistentes	209
14.2	Cuestionario utilizado	215
14.3	Recogida de datos.....	216
14.4	Proceso de datos.....	216
14.5	Análisis de datos	217
14.5.1	Análisis global.....	217
14.5.2	Resultados globales	218
	CONCLUSIONES.....	243
	ANEXOS	259
	ANEXO A LA INTRODUCCIÓN.....	261
	ANEXO AL CAPÍTULO I.....	263
	ANEXO AL CAPÍTULO II.....	267
	ANEXO AL CAPÍTULO III.....	269
	BIBLIOGRAFÍA.....	273

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

FIGURA 1- ACCIDENTE DE TRÁFICO: EXPLICACIÓN CAUSAL NO CASUAL	21
FIGURA 2-TENDENCIA DE LAS MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO PROYECTADA PARA EL PERIODO 2011-2020	22
FIGURA 3-COMPARATIVO DE TASAS DE MORTALIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	24
FIGURA 4-COMPARATIVA DE RANKING CAUSAS DE ENFERMEDADES O TRAUMATISMOS 1900-2020.....	25
FIGURA 5-MAPA DE PORCENTAJES DE REDUCCIÓN DE MUERTES EN ACCIDENTES DE CARRETERA ENTRE 2001 Y 2014.	35
TABLA I-1- ADMINISTRACIÓN DE PUNTOS EN EL SISTEMA ESPAÑOL DEL PERMISO POR PUNTOS.....	45
TABLA I-2-TABLA COMPARATIVA DE LOS ARTICULADOS DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE DELITOS DE TRÁFICO	68
TABLA I-3-NOTA INFORMATIVA SOBRE LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO	84
TABLA I-4-COMPARATIVO DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES ACTUAL CON EL ANTERIOR RESPECTO A CICLOMOTORES	117
TABLA I-5-COMPARATIVO DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES ACTUAL CON EL ANTERIOR RESPECTO A MOTOCICLETAS	118
FIGURA II-1-EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS FALLECIDOS A 30 DÍAS EN ESPAÑA PERIODO 1960-2014.....	162
FIGURA II-2-EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES Y FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS Y URBANAS EN EL PERIODO 1993-2014	163

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

FIGURA II-3-ANTIGÜEDAD MEDIA POR TIPO DE VEHÍCULO AÑO 2014	164
FIGURA II-4-EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA ...	166
FIGURA II-5- EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE HERIDOS GRAVES EN VÍAS INTERURBANAS DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA ...	167
FIGURA II- 6- EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POSITIVOS EN LOS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA	168
FIGURA II- 7- EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS LIGEROS CON VELOCIDAD SUPERIOR A 140 KM/H EN AUTOVÍAS DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA.	169
FIGURA II- 8- EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE FALLECIDOS SIN CINTURÓN EN VÍA INTERURBANA DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA	170
FIGURA II- 9- EVOLUCIÓN DE LOS FALLECIDOS EN MOTOCICLETA EN VÍAS INTERURBANA Y URBANA DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA EN ESPAÑA	171
FIGURA II- 10-ESTUDIO EVOLUTIVO DE MOVIMIENTOS DE LARGO RECORRIDO EN ESPAÑA. PERIODO 2005-2014	173
FIGURA II- 11- PUNTOS DE MEDIDA DEL ESTUDIO EVOLUTIVO DE MOVIMIENTOS DE LARGO RECORRIDO EN ESPAÑA. PERIODO 2005-2014	174
FIGURA II-12- ACCIDENTES Y VÍCTIMAS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VÍA ..	176
FIGURA II- 13- COMPARATIVA DE FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE DESPLAZAMIENTO AÑOS 2013 Y 2014	178
FIGURA II-14-COMPARATIVA DE VÍCTIMAS REGISTRADAS ENTRE FUENTES SANITARIAS Y DGT	180
FIGURA II-15-CARACTERÍSTICAS DE LOS FALLECIDOS Y HERIDOS HOSPITALIZADOS EN ESPAÑA 2014.	181

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

FIGURA II-16-FACTORES CONCURRENTES DE ACCIDENTES DE TRÁFICO 2013-2014 (1).	182
FIGURA II- 17- FACTORES CONCURRENTES DE ACCIDENTES DE TRÁFICO 2013-2014 (2).	183
FIGURA II-18-COMPARATIVA EUROPEA DE TASAS DE MORTALIDAD POR MILLÓN DE HABITANTES EN LA UE 2010-2013	185
FIGURA II- 19-TASAS DE MORTALIDAD POR 1.000.000 DE HABITANTES EN DISTINTOS PAÍSES DE LA UE EN EL PERIODO 2010-2014	186
FIGURA II- 20-LÍMITE MÁXIMO DE VELOCIDAD EN CARRETERAS CONVENCIONALES EN PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA	188
FIGURA II- 21-COMPARATIVA DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA UNIÓN EUROPEA (28 PAÍSES MIEMBROS) PERIODO 2010- 2020	190
FIGURA II- 22- CONTEXTO EUROPEO. FALLECIDOS POR MILLÓN DE POBLACIÓN.	194
FIGURA II- 23- CONTEXTO NACIONAL. FALLECIDOS POR MILLÓN DE POBLACIÓN	195
FIGURA II-24-EVOLUCIÓN DE LAS CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD, CONCRETAMENTE NÚMERO DE HERIDOS Y DE FALLECIDOS, EN LA ÚLTIMA DÉCADA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	196
FIGURA II- 25- EVOLUCIÓN DE LAS CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD EN LA ÚLTIMA DÉCADA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	197
FIGURA II- 26- EVOLUCIÓN DE LAS CIFRAS DE ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS AÑOS (2013-2014) EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	198
FIGURA II- 27- COMPARATIVA DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS, FALLECIDOS Y HERIDOS HOSPITALIZADOS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA EN CARRETERAS URBANAS E INTERURBANAS	199
FIGURA II- 28- COMPARATIVA DE FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTES EN VÍAS URBANAS Y INTERURBANAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	200

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

TABLA II-1-TABLA COMPARATIVA DE FALLECIDOS EN ÚLTIMA DÉCADA A NIVEL ESTATAL	165
TABLA II-2-INDICADORES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	189
FIGURA III- 1-DISTRIBUCIÓN DE EDADES DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN VIAL (%)	213
FIGURA III- 2- DISTRIBUCIÓN DE MOTIVOS DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN VIAL (%)	214
FIGURA III- 3-VALORACIÓN DE LA FORMACIÓN RECIBIDA EN LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN VIAL POR PARTE DE LOS ALUMNOS ENCUESTADOS	226
FIGURA III- 4- VALORACIÓN GENERAL DE LOS CENTROS DE REALIZACIÓN DE CURSOS DE REEDUCACIÓN VIAL (%).....	231
TABLA III- 1-DISTRIBUCIÓN POR SEXO DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN VIAL	210
TABLA III- 2-TIPO DE VARIABLES ASOCIADAS A LAS PREGUNTAS DEL ESTUDIO DE VALORACIÓN.	212
FIGURA A- 1- FACTORES DE INFLUENCIA EN ACCIDENTES DE TRÁFICO.	261
FIGURA A- 2- OFICIO INFORMATIVO A CONDUCTORES CON SALDO MENOR O IGUAL A 6 PUNTOS	263

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

FIGURA A- 3- NOTA INFORMATIVA DE LA OBLIGACIÓN DE REALIZACIÓN DE UN “CURSO DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL264

FIGURA A- 4- RESUMEN EN CIFRAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO PARA 2014267

TABLA A-1-COMPARATIVA MOVIMIENTOS DE LARGO RECORRIDO 2011-2012267

TABLA A- 2- COMPARATIVA MOVIMIENTOS DE LARGO RECORRIDO 2013-2014-2015268

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

INTRODUCCIÓN

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

1 Exposición de la materia de la tesis

Es un hecho que desde tiempos inmemorables el ser humano se ha regido por normas de circulación para facilitar convivencia vial y proteger, de este modo, una correcta circulación en nuestras vías y la integridad física de sus usuarios, aspecto que, en resumidas cuentas, es el fin de la Seguridad Vial. Desde la antigüedad, el ser humano ha sentido y tenido la necesidad de desplazarse y para ello ha requerido normas, impuestas por los poderes públicos, que han afectado a las sociedades y a sus habitantes en sus diferentes dimensiones y siempre desde los tres factores concurrentes en relación al tráfico: la vía, el vehículo y el ser humano.

En una situación vial interactúan una o más personas (conductor/es, peatón/es, agentes) en una misma infraestructura vial (con señalización, trazado, estado de conservación) con vehículos (con una tecnología, en un determinado estado de mantenimiento y antigüedad) en unas condiciones cambiantes del entorno (luminosidad, lluvia, niebla, viento) y sujetos a una normativa (leyes, reglamentos, códigos). Las situaciones viales son, en definitiva, ejemplos de convivencia psicosocial reglada, donde TODOS han de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

poner de manifiesto su *background* y sus propósitos. No basta solo con las capacidades y competencias aprendidas, es el ser humano en toda su integridad quien participa en cualquier situación vial. Cuando esa interacción falla, en algún elemento aislado o en su conjunto, surge el accidente (Tortosa y Civera, 2011). (Ver también Figura A-1 (Aparicio, 2010)).

Es la persona quien permite explicar básicamente los accidentes de tráfico. Son las personas quienes con sus decisiones introducen los niveles de riesgo objetivos de sufrir un accidente (por acción u omisión). Es más, ese riesgo se puede incrementar también de manera voluntaria a través de las infracciones. Únicamente las personas pueden redefinir sus planes en función de su percepción e interpretación del contexto. Un planteamiento que comparten españoles y europeos, quienes vienen considerando que el 90% de los accidentes se debe al genéricamente llamado *factor humano* (Barómetro de Opinión –Observatorio Nacional de Seguridad Vial; Eurobarómetro).

Figura 1- Accidente de Tráfico: Explicación causal no casual.



Fuente: Tortosa, 2013.

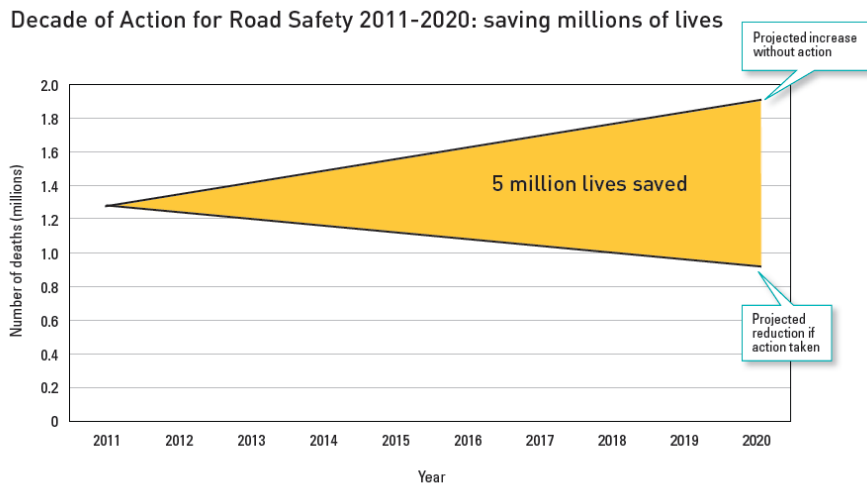
Desde una dimensión nacional, siempre en armonía y bajo las premisas de los planes estratégicos de Seguridad Vial europeos, se han elaborado, entre las diferentes actuaciones dentro de estos planes, normas para la mejora y defensa de la Seguridad Vial. Y puesto que estamos actualmente en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, hay que apostar por una cultura de la seguridad, y ésta puede ser propiciada, entre otras acciones, mediante la ordenación normativa.

Se ha trabajado mucho en los ámbitos de la persona, el vehículo y la vía, y poco en normativa y en su influencia en la mejora de las cifras de accidentalidad (p.e. Cano, 1993; Arce y Cols, 2014).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Quizás esta constatación, junto a mi trabajo actual (en concreto esta última década ha sido rica en dichas actuaciones tanto en su vertiente administrativa como en la penal) y mi vocación por la Seguridad Vial y el derecho, me han empujado hacia un proyecto de Tesis como el que me planteo desarrollar.

Figura 2-Tendencia de las muertes en accidentes de tráfico proyectada para el periodo 2011-2020.



Fuente: World Health Organization.

2 Justificación del tema

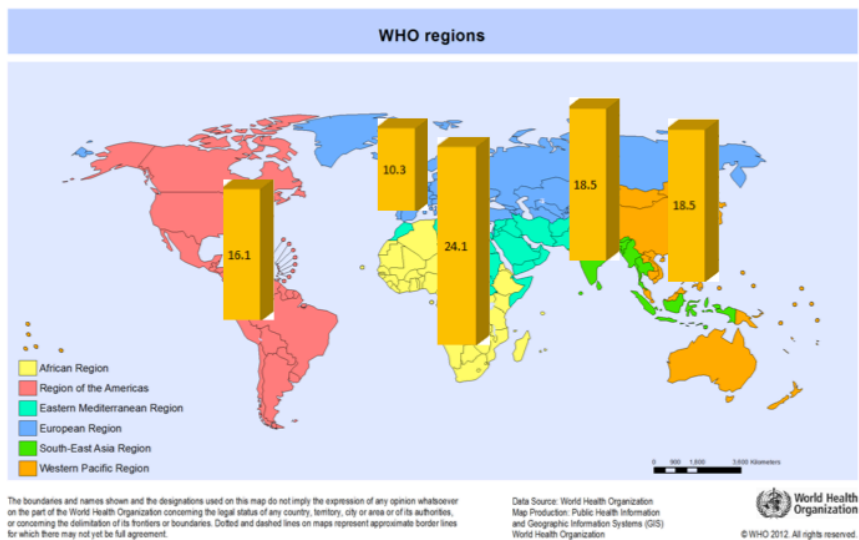
El fenómeno del Tráfico es un fenómeno creciente como demostraremos a lo largo de este trabajo. Entre las causas que han influido en su continua expansión se puede citar que los ciudadanos, en su mayoría, asocian el automóvil a conceptos tan apreciados como los de prosperidad, movilidad y libertad. El brutal incremento del uso del automóvil no solo tiene consecuencia positivas, también ha provocado la aparición de problemas a gran escala relacionados con la seguridad, la congestión, el consumo energético, las emisiones contaminantes y de CO₂ y el uso del suelo asociado a una demanda nunca bien satisfecha de vías públicas.

En relación a las implicaciones económicas destaca el consumo de más de la mitad del gasto mundial de petróleo. Además, el empleo creciente del automóvil supone miles de millones de desplazamientos, lo que generará un incremento de la demanda global de energía, que crecerá en más de un tercio. Este incremento causa 1,24 millones de muertos/año (similar a los causados por la diabetes y los cáncer de tráquea o de pulmones) y más de 50 millones de heridos graves, muchos con elevados grados de dependencia y, para 2030, se prevé alcanzar la cifra de 2,5 millones de muertos/anuales, quinta causa mundial de muerte, siendo las lesiones causadas por el tránsito la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad (OMS, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura 3-Comparativo de tasas de mortalidad de accidentes de tráfico.

AFRICA HAS HIGHEST ROAD TRAFFIC DEATH RATES PER 100 000 POPULATION



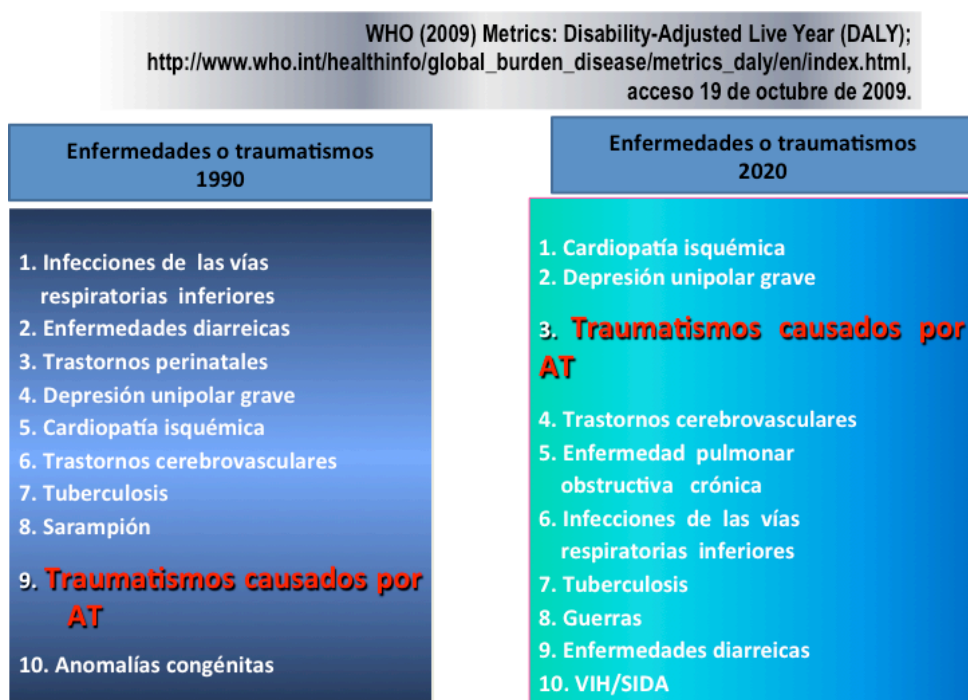
Fuente: World Health Organization.

Las lesiones por accidentes de tránsito son causa de un alto número de fallecimientos, (el 90% de las muertes causadas por accidentes de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medianos) y de atenciones en los servicios de emergencia hospitalarios. La carga que los accidentes de tránsito representan a nuestra sociedad es muy alta, implicando el uso de recursos humanos, financieros e infraestructura que podrían ser dirigidos a

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

otras prioridades en salud. Y además, las proyecciones de futuro no son muy optimistas.

Figura 4-Comparativa de ranking causas de enfermedades o traumatismos 1900-2020.



Fuente: WHO Metrics (2009).Disability-Adjusted Live Year (DALY).

A lo largo de esta última década, hemos observado que lo que se está conociendo como la “Cultura de la Seguridad Vial”, está en auge y todo ello promovido por varios factores y medidas que están cambiando nuestra realidad como usuarios de las vías. De estos factores podemos destacar desde el aspecto normativo, la aprobación

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de nuevas leyes y reformas legales tanto a nivel administrativo como penal; desde el punto de vista Policial, el aumento de efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado encargadas de la vigilancia del tráfico, la planificación y ejecución de las campañas de vigilancia y control, y en concreto, el plan de instalación de radares fijos y móviles; desde el punto de vista de la vía, la mejora en las infraestructuras y de los sistemas inteligentes de tráfico (ITS); la coordinación entre las diferentes administraciones desarrollando convenios y protocolos de colaboración de Seguridad Vial; o bien, desde el punto de vista Educativo, las diferentes campañas de concienciación y divulgación así como la mejora de la formación y educación vial. No obstante, y en concreto en esta última década, si todos estos factores no estuvieran basados y apoyados por cambios normativos en los que sustentarse y evolucionar, de nada o poco valdrían todos ellos. Por lo menos, eso es lo que me propongo demostrar en este estudio.

Así pues, el punto de partida y justificación de este tema ha sido y es, el conocimiento de la legislación específica en materia de Tráfico y Seguridad Vial en nuestro país durante la última década, para, de esta manera, conocer la posible carga y la respuesta jurídica de nuestro país frente al problema de los accidentes de tráfico. Recordemos que la OMS afirma que solo 28 países, en los que viven 416 millones de personas (el 7% de la población mundial), tienen leyes adecuadas relacionadas con los cinco factores de riesgo principales: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de casco por los motociclistas, la utilización de los

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

cinturones de seguridad y el empleo de medios de sujeción para los niños. (OMS, 2015)

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

3 Objetivos de la investigación

El objetivo principal de esta tesis es, por tanto, demostrar cómo, entre otros factores, los cambios normativos en materia de Tráfico y Seguridad Vial efectuados en nuestro país han podido afectar al usuario de las vías desde un punto de vista global y jurídico; desde la fase de obtención o renovación de las autorizaciones y requisitos para conducir un permiso o licencia de conducción hasta los efectos de una conducta infractora. Todo ello, destacando la especial trascendencia de este nuevo cuerpo jurídico y sus efectos en los usuarios de las vías como posible factor que ha inferido en la reducción de víctimas (tanto a nivel estatal como a nivel de la Comunidad Valenciana por su especial importancia como parte del corredor mediterráneo) por accidentes de tráfico en esta última década. Así mismo, debemos plantearnos si realmente eran necesarias estas reformas normativas.

Consecuentemente, cabe preguntarse si la norma debe adecuarse al contexto social, económico e histórico en el que se encuentre para así procurar el fin deseado, en este estudio en

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

concreto, la lucha contra la lacra de los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Como se ha indicado anteriormente, dada su importancia para la efectividad de las medidas dirigidas a los infractores de las normas de tráfico, se ha planteado la inclusión en la presente tesis de una investigación empírica con el objetivo de recoger la valoración de los asistentes a los cursos de sensibilización y reeducación vial enmarcados en el sistema del permiso por puntos. Dentro de esta valoración mediante análisis de resultado procedente de encuestas, se pretenden recoger diferentes aspectos como la satisfacción general y personal, así como la valoración del centro y de los formadores, todo ello con el fin de reflexionar sobre el éxito del fin sensibilizador y reeducador de los mencionados cursos.

4 Metodología o técnicas de investigación

El análisis de este trabajo será, principalmente, descriptivo en el Marco Teórico Legislativo, pormenorizando desde el inicio de ciclo hasta el cierre del mismo, focalizándose en las reformas normativas en materia de Tráfico y Seguridad Vial de los últimos 10 años.

En el estudio epidemiológico, el análisis se establecerá a través de estadísticas descriptivas desgranando los porcentajes y frecuencias de los datos de accidentalidad históricos a nivel estatal y de la Comunidad Valenciana tanto en la última década como en los años más recientes.

Por último, tal y como se ha mencionado, se incluye en la presente tesis un estudio empírico sobre la valoración de los cursos de reeducación y sensibilización. La población objeto de estudio ha sido la de los conductores asistentes a los cursos de Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos, realizados en los diferentes Centros de Reeducción y Sensibilización de la provincia de Valencia (Paterna, Sagunto, Alzira, Xátiva y Valencia concretamente).

El procedimiento de muestreo utilizado para la selección de la muestra ha sido aleatorio. Con el tamaño muestral final obtenido de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

3.642 encuestas distribuidos entre los Centros de Recuperación de Puntos de la provincia de Valencia, el error estadístico es de +/- 1,92% para los análisis globales, siendo el intervalo de confianza del 95,5% en el caso más desfavorable de $p=q=50\%$ y en el supuesto de muestreo aleatorio simple.

5 Desarrollo de la investigación

En el Capítulo I, Marco Teórico Legislativo, se han desarrollado en sus diferentes epígrafes los cambios normativos que se están instaurando en nuestro día a día, los cuales han podido generar cierta confusión e inseguridad a la hora de ejercer un derecho constitucional como es el de la libre circulación por territorio nacional, recogido en el art. 19 de nuestra Carta Magna.

En el primer epígrafe también se ha abordado la legislación del Permiso por Puntos desde sus orígenes hasta sus últimas consecuencias y, en concreto dentro del periodo establecido en este estudio que va desde el 2005 hasta el 2015, siendo esta legislación la que realmente originó un auténtico punto de inflexión en la accidentalidad.

El análisis de la metamorfosis normativa en el ámbito penal se ha reflejado en el epígrafe II, donde se observa la importancia del cambio sustantivo del Código Penal así como relevancia de las diferentes administraciones en la implementación del mismo.

Especial mención tiene el epígrafe III, ya que se centra en la problemática que supuso y supone la accidentalidad de los vehículos

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de dos ruedas, máxime contando con que España, y en concreto su cuenca mediterránea, es una zona favorable para la utilización de este tipo de vehículos. Todo ello provocó una serie de normativa específica para paliar el problema, desembocando en la creación de un nuevo Reglamento de Conductores.

En el último epígrafe veremos cómo se concluye el ciclo a través de la reforma del procedimiento sancionador, así como la aprobación de la modificación de la Ley de Seguridad Vial, el Reglamento General de circulación y la reforma del Código Penal. Estas Reformas, del todo necesarias para complementar los avances realizados durante estos últimos años, eran imprescindibles para la consecución de los objetivos de Seguridad Vial en nuestro país.

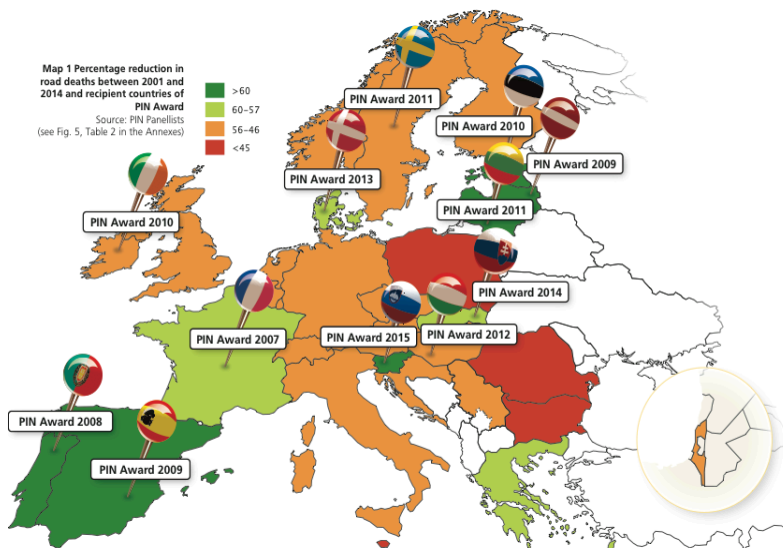
En el capítulo II, Análisis epidemiológico, se reflejan las cifras de accidentalidad de la última década haciendo hincapié en el número de fallecidos, tipos de vía, antigüedad de los vehículos, tanto en el contexto europeo, como en el nacional y en el de la Comunidad Valenciana.

Se finaliza con el Capítulo III, llevando a cabo un estudio sobre una amplia muestra de los alumnos que participan en los cursos de reeducación y sensibilización de provincia de Valencia, para así poder desgranar algunas conclusiones sobre la valoración de estos cursos. El estudio empírico que es parte fundamental de una de las acciones normativas estrella del periodo (Vargas, 2014), un desarrollo legal que, para muchos (por ejemplo, MARTI, 2015), ha sido el principal

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

responsable del profundo cambio de tendencia que ha situado a España entre los pocos países que han alcanzado los objetivos, no tan utópicos como parecían en su momento, que planteó el European Transport Safety Council (ETSC, 2015).

Figura 5-Mapa de porcentajes de reducción de muertes en accidentes de carretera entre 2001 y 2014.



Fuente: 9th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. ETSC, 2015.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO LEGISLATIVO

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO LEGISLATIVO

6 El inicio de ciclo y la actual “revolución” normativa en materia de tráfico.

6.1 Introducción

Cuando por las vías terrestres transitaban exclusivamente peatones, animales o vehículos de tracción animal, los problemas del tráfico presentaban una escasa relevancia. Aún así, desde muy pronto, los poderes públicos, llevados por la preocupación de unos riesgos que empezaban a detectarse, establecieron medidas y dispusieron normas encaminadas a corregir algunas conductas que, por ser molestas o llevar la inseguridad al resto de la población, merecían un castigo.

Narran las crónicas que, en el Medievo, donde regían normas como los Fueros y Portazgos, no era infrecuente encontrarse con conductores de carruajes que circulaban alocadamente bajo los efectos de algún brebaje alcohólico por las tortuosas calles de la época, provocando el pánico entre los viandantes. La propia reina Isabel la Católica, informada de los atropellos y colisiones derivados

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de los mismos, ya entonces quiso dictar algunas normas para controlar a los que se atrevieran a manejar sus vehículos de esa guisa, lo que constituyó probablemente uno de los primeros intentos oficiales de control externo sobre una conducta de indudable riesgo para la Seguridad Vial.

La primera norma que regula, en el ámbito administrativo y de forma específica, en nuestro país, la Seguridad Vial a motor, es la Real Orden de 31 de Julio de 1.897, con un contenido sumamente escueto que se limita a exigir el permiso de circulación para el nuevo tipo de vehículos, remitiendo en todo lo demás a las normas sobre tráfico contenidas en los Reglamentos de policía y conservación de carreteras.

Otra de las grandes normas en nuestro país fue el Código de Circulación de 25 de septiembre de 1934, el cual sufrió numerosas modificaciones y adaptaciones (Vera, 1977). Con una extensión de 304 artículos estructurados en 18 capítulos, la norma regulaba la circulación urbana e interurbana, de peatones, de vehículos automóviles y de tracción animal, bicicletas y vehículos análogos, la circulación de autobuses, tranvías y trolebuses, las señales de circulación y el alumbrado, y la señalización óptica de los vehículos.

A estas materias cabe sumar otras tan dispares, aunque relacionadas con el fenómeno de la circulación, como la matriculación, las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos, los servicios públicos de transportes colectivos de viajeros

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

o las condiciones psicofísicas y el procedimiento sancionador por ejemplo.

El Código de la Circulación, fue la norma básica en materia de tráfico hasta que en 1990 se incluye en la disposición final de la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que *“hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán como Reglamentos de la misma el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece.”*

Posteriormente en 1992 el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, incluyó una disposición derogatoria en virtud de la cual la mayor parte del articulado del Código de Circulación quedaba derogado.

Con un total de 5017 fallecidos en 1980, 6.948 fallecidos en 1990 y 5.776 muertos en accidentes de tráfico en el año 2000 en España, nuestro país parecía resignado a que la lacra de los accidentes de tráfico como algo inevitable al desarrollo propio de nuestro crecimiento. Así pues, se puso en funcionamiento el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. En línea con las directrices europeas de 2001 y 2003 (Comisión Europea, 2003) y ante las elevadas cifras de fallecidos y heridos graves que se registraban,

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

España elaboró un plan estratégico con el objetivo de reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en un 40% de 2003 a 2008. La consecución de un objetivo tan ambicioso, exigía realizar una detallada planificación de las actuaciones, un impulso de compromiso e involucración de los niveles políticos y la sensibilización de la sociedad. El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 contenía 46 objetivos estratégicos, de los cuales, finalizado el año 2008, se superaron más del 77% de ellos, incluido el objetivo del 40% de reducción en el número de fallecidos. Entre las diferentes actuaciones se establecieron la puesta en marcha de diferentes medidas legislativas para intentar mejorar este panorama poco esperanzador en nuestro país, iniciándose así un nuevo ciclo en materia de Tráfico y Seguridad Vial.

6.2 El Permiso por Puntos, la Ley 17/2005

El 1 de Julio de 2006, fue el momento elegido para instaurar el permiso de conducción por puntos en España, (así lo estableció la Ley 17/2005, de 19 de julio, BOE de 20 de julio), una medida que ya se había venido empleando en otros países de la Unión Europea. El nacimiento de esta medida, pese a los datos de más de 5 millones de muertes anuales y un coste igual al 2% del PIB, ante la cantidad de efectos a los usuarios de las vías, no estuvo precisamente exento de una fuerte polémica y de protestas de asociaciones de conductores,

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

profesionales, entre otros. Debate social, que justifica, por sí mismo, todos los trabajos realizados en el carné por puntos.

Es importante recordar que la Ley por la que se aprueba el Permiso por Puntos, fue una ley de consenso, que se aprobó en las Cortes Generales sin ningún voto en contra, lo cual no deja de tener un mérito indudable. (Riu, 2006).

Llegamos así a una de las grandes reformas legislativas actuales en España que va a originar un inicio de ciclo y por ende, unos efectos inmediatos en el marco jurídico de nuestro día a día como usuario de las vías ante conductas viarias peligrosas. Con este sistema, La Ley de Seguridad Vial configura de manera clara la pérdida del crédito de puntos como consecuencia de las conductas reiteradamente infractoras, como algo distinto de las sanciones que corresponden por la comisión de infracciones de tráfico, de acuerdo con lo establecido en dicha Ley. Ello se observa de manera clara en la propia exposición de motivos de la Ley cuando dice: *"y que, incidiendo sobre las autorizaciones*

administrativas para conducir, sea la combinación de dos elementos esenciales.

En primer lugar, su carácter eminentemente reeducador (como cauce para modificar los comportamientos inadecuados)... Y, en segundo lugar, su efecto punitivo (y resalto, que no sancionador) sobre aquellos comportamientos (los reincidentes), consistente en la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

disminución o pérdida del crédito de puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones. No se trata, por tanto, de idear una doble penalización para unos mismos hechos, las infracciones de tráfico, pues éstas seguirán siendo, con independencia del sistema por puntos, objeto del correspondiente procedimiento sancionador autónomo sino de hacerlo compatible con dicho sistema. El reproche jurídico que se produce cuando se llega a la pérdida total de los puntos lo será, sin duda, no tanto por el hecho que ha constituido la infracción a la norma de tráfico, sino, esencialmente, por la actitud de reiterada vulneración de las reglas,". Así pues, podemos decir que el sistema se basa en tres principios, reeducación, convencimiento, asunción de actitudes de respeto hacia los derechos de todos, y en concreto por la Seguridad Vial (no las aisladas, sino las reiteradas en un espacio concreto de tiempo). Otros autores se han decantado por describir que el sistema intenta inducir cuatro efectos en los comportamientos de los conductores; el disuasorio, el educativo/reeducativo, el selectivo y el incentivo (Basili y Nicita, 2006; Roca y Tortosa, 2008; SWOV, 2008).

El sistema español asigna de esta manera los puntos:

Tabla I-1- Administración de puntos en el sistema español del Permiso por Puntos.

Regla general	12 puntos
Conductores antigüedad < 3 años, salvo que fueran titulares de otro permiso	8 puntos
Conductores que vuelven a tener permiso después de perder todos los puntos	8 puntos

Fuente: Ley 17/2005 del Permiso por puntos. Elaboración propia.

Uno de los primeros precedentes del este tipo de sistema, los podemos encontrar en Connecticut (USA) en 1957 (Fondazione Filippo Caracciolo, 2003). Un detalle interesante sobre esta cuestión es la mención de que este sistema no es novedoso en nuestro entorno europeo, 21 de los 28 países de la Unión Europea ya han establecido dicho sistema (Klipp, 2011 y Goldenbeld, Van Schagen, y Vlakveld, 2012). En diferentes países el permiso por puntos lleva funcionando décadas, ya que la eficacia del permiso por puntos viene avalada por algunos estudios internacionales (Elvik y Vaa, 2006); (Poli de Figueiredo et al, 2001), en los que se ha comprobado el impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de las víctimas mortales inmediatamente después de su puesta en marcha (Montoro, Roca y Tortosa, 2008); (Servei Català de Trànsit, 2011).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Los ejemplos europeos más significativos son:

- **REINO UNIDO:** El carné por puntos funciona desde 1982, aunque tuvo una reforma importante en 1988. Las infracciones suman puntos al permiso en vez de restar, de modo que un conductor pierde el carné cuando ‘suma’ 12 puntos o más.
- **FRANCIA:** El permiso por puntos francés (que data de 1992) otorga 12 puntos a los conductores, que se restan como en el caso de España. Tras un tiempo sin cometer infracciones, el conductor recupera puntos (también lo puede hacer con cursos de sensibilización). Desde su implantación la accidentalidad se ha reducido un 20% y la reincidencia un 75%.
- **ALEMANIA:** El permiso por puntos se implantó en Alemania en 1974 y fue profundamente revisado en 1999. Desde esa fecha, el porcentaje de licencias de conducción retiradas es ínfimo. Las infracciones suman puntos en función de la falta y cuando se acumulan 18, el conductor queda inhabilitado para conducir. Algunos estudios han analizado la posibilidad de la acumulación de los puntos y la posibilidad de predecir los conductores

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

que se verán involucrados en un accidente de tráfico (Diamantopoulou, Cameron, Dyte y Harrison, 1997).

Volviendo al caso español, la Administración por su parte informó de una manera progresiva la implantación de esta medida, a través de trípticos y mailing directos a los domicilios de los conductores/as españoles, medios de difusión...etc. lo que consiguió que todo el mundo hablará de él y supiera que es, y después de la puesta en marcha de la medida informaba a aquellos que le quedaban menos de 6 puntos a través de oficios como el que se adjunta en el anexo (Figura A- 22).

De este modo, el conductor que transgrede el sistema se encuentra con un efecto inmediato (SWOW, 2008) ante la comisión de una infracción que lleva aparejada la pérdida de puntos, y sus posibles consecuencias (Instituto de Mapfre de Seguridad Vial, 2005): la recuperación parcial, la recuperación total y la bonificación de puntos. En el anexo II de la Ley de Tráfico (modificado por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, y por la Ley 6/2014, de 7 de abril, y que analizaré en el epígrafe IV), establece la relación de infracciones que suponen pérdida de puntos en el permiso o licencia de conducción. Sin embargo, la pérdida de puntos aparejada al exceso de velocidad denunciado viene recogida en el anexo IV de la Ley, anexo que también recoge la sanción pecuniaria que corresponda al exceso de velocidad detectado.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Otro punto a destacar es el sistema ideado por el legislador para la recuperación del permiso, cabe destacar

1º. En caso de pérdida de vigencia por desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento

“El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener otra de nuevo siguiendo el procedimiento y superando las pruebas establecidas, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito cuya falta determinó la extinción de la autorización anterior.” Dicha consecuencia se recoge en el Art. 36.8 Reglamento General de Conductores. (R.G.Cond, 2009).

2º. En caso de pérdida de vigencia por pérdida total de los puntos asignados

Para este procedimiento el titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por haber perdido la totalidad de los puntos que tuviera asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, siempre y cuando cumpla los siguientes requisitos:

- *“Realizando y superando los cursos de sensibilización y reeducación vial.....transcurriendo como mínimo seis meses desde la fecha de notificación de la PV...o en los casos de profesionales, tres meses.....Se entenderá por conductor*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

profesional, a los efectos de lo previsto en los dos párrafos anteriores, aquel que tenga tal consideración de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional tercera del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial “.

- “Y posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el artículo 47.2 “(R.G.Cond, 2009).

En el reverso del nuevo permiso obtenido se consignará el código 106.5, que significa: permiso nuevo obtenido tras haber sido declarada la pérdida de vigencia del que tuviera por haber agotado el crédito total de puntos asignados.

Es significativo que si en los tres años siguientes a la obtención de esa nueva autorización se acordara su pérdida de vigencia por haber perdido otra vez la totalidad del crédito de puntos asignados, el titular de aquélla no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo de declaración de pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de seis meses. Dicha normativa se recoge en el art. 38 del R.G.Cond.

3°. En caso de pérdida de vigencia por condena judicial superior a 2 años

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Aunque se analizará en profundidad en el epígrafe II de este estudio, los efectos penales en esta materia, es destacable mencionar que, el titular de una autorización para conducir que haya perdido su vigencia por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (mismo curso y examen que para recuperar el permiso por agotamiento del saldo).

Por analogía a la vía administrativa en el nuevo permiso también se consignará el código 106.5.

En el caso de privación por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo igual o inferior a 2 años

- Realizando el curso del art 63.7 de la LSV (curso de recuperación de permiso de 24 horas).
- y cumplido el tiempo de la condena judicial.

No se trata en este caso de un supuesto de declaración de pérdida de vigencia, pero sí de un requisito específico para volver a conducir en caso de condenas inferiores o iguales a 2 años, establecido en la LSV en la Dispo. Ad 13.

Especial mención a los efectos del sistema sobre los ciclistas

Como curiosidad final, en relación al permiso puntos cabe destacar las voces cada vez más frecuentes en relación de los ciclistas y su convivencia vial en nuestras calles, su valoración o no al sistema por puntos o como, en declaraciones de D. Tomás Santa Cecilia, Director de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE) en 2011 afirmaba: *“Posiblemente, ha sido una de las medidas que más aceptación ha tenido en el colectivo de conductores y que nos ha hecho igualarnos al resto de países de la Unión Europea, donde éramos uno de los pocos países a los que faltaba por introducir este permiso. En la actualidad, consideramos que sería positivo plantearse y estudiar su inclusión en el colectivo ciclista ya que desempeñan un rol más en la calzada y representa un modo de desplazamiento lesivo para los peatones, niños y ancianos en caso de atropellos”* (Revista Tráfico y Seguridad Vial, 2011).

La DGT estableció un criterio sobre la circulación en nuestras vías de estos usuarios, a través de la instrucción 11/s-124, sobre la improcedencia de detracción puntos a ciclistas, la cual establecía:

Que en el anexo II del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, incorporado por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

licencia de conducción por puntos , establecía un listado de infracciones graves y muy graves, cuya comisión lleva aparejada la pérdida de puntos, en los términos previstos en dicho anexo, tratándose, con carácter general, de infracciones cometidas con ocasión de la conducción de vehículos. La formulación de varias consultas realizadas a la DGT sobre la posibilidad de restar puntos a los conductores de bicicletas por la comisión de alguna de las infracciones contenidas en el citado anexo II, motivó que la Dirección General de Tráfico, en su Instrucción 06/C-86, de 22 de junio de 2006, sobre entrada en vigor del permiso y la licencia de conducción por puntos , sentara, en su punto 5º, el criterio de que solo se detraerían puntos cuando la infracción se hubiera producido en el desarrollo de una actividad para la que fuera necesaria la autorización administrativa para conducir.

La Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora , ha modificado el anexo II , disponiendo en su penúltimo párrafo, que la pérdida de puntos únicamente procederá cuando la infracción se cometa con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija autorización administrativa para conducir, lo que evidentemente excluye a la bicicleta.

Así pues, por todo lo anterior, la DGT establecía la improcedencia de incluir la detracción de puntos en las denuncias que se formulen a los conductores de bicicletas.

6.3 OM/INT 2596/2005 sobre la regulación de los cursos para la recuperación total y parcial de puntos

Como hemos observado, la Ley estaba preparada así como toda la infraestructura burocrática y divulgativa para la implantación del sistema, ahora bien, el Ordenamiento Jurídico español quería diferenciarse en la forma de reeducar y sensibilizar una vez que el usuario infractor trasgredía la norma. Sobre este punto hubo diferentes posicionamientos para ver cómo se podía desarrollar estos cursos. Cabe destacar entre las principales premisas:

El gran debate se suscitó por el texto presentado por ASECEMP (la Asociación Española de Centros Médico – Psicotécnicos) en la reunión del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial celebrado el 21-10-2004, para la presentación del anteproyecto de ley que implantaría el carnet de conducir por puntos. En él se insistía en que era una competencia que debía quedar estrictamente en el ámbito de la Psicología, cuyo fundamento teórico medular era el cambio de actitudes.

No todos los psicólogos estaban cualificados para la aplicación eficaz de las técnicas que conducen al cambio de actitud. Así pues, no sería adecuada la asignación de la competencia para la impartición de estos cursos a un colectivo concreto por el mero hecho de serlo. Se consideraba básica la especialización y solo a personas o entidades que la acreditaran deberían ocuparse de su aplicación.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

El temario a tratar debería ser homogéneo y estructurado, incorporando medidas pre y post curso sobre el estado de las actitudes de los conductores afectados debiéndose encargar a alguna Institución de reconocido prestigio en el ámbito de la Psicología y la Seguridad Vial la elaboración de un Temario base, con inclusión de técnicas y métodos de medida, sometido a la opinión de los Organismos e Instituciones que se entiendan competentes, a fin de depurar un enfoque consensuado sobre la materia y dirigido a los objetivos que se persiguen.

Finalmente se entendía que al grupo de formadores que impartiera los cursos habría de adjudicarle la última palabra sobre la superación o no del proceso reeducativo, o lo que es lo mismo, sobre si el grado logrado en el cambio de actitud es o no satisfactorio. Así mismo, debería articularse previsión reglamentaria sobre la actuación conveniente en los casos en que se estime que el curso no ha logrado satisfactoriamente los objetivos de reeducación.

Debido a todas estas reflexiones y tras meses de trabajo por las Comisiones competentes se publica la OM Orden INT 2596/2005, que se establece bajo dos principios básicos sensibilización sobre las consecuencias humanas, sociales y económicas de los accidentes, y la implicación de los conductores en la producción de éstos para reeducar comportamientos y actitudes (Zaragoza, 2007): hacia la cultura de la Seguridad Vial y respeto al entorno del tráfico plantea la recuperación parcial con el límite de 1 vez cada 2 año (1 año para los profesionales) y la total a través de los cursos o por el transcurso del

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

tiempo, esto es: dos años o tres años sin sanción firme por infracciones graves que detraigan puntos y la bonificación de puntos, dando el sistema 2 puntos más los tres primeros años 14 puntos y los tres siguientes 1 punto más hasta un límite de 15. La gestión de los cursos podría hacerse mediante concesión administrativa (art 5 p) de la LSV. Cataluña Y País Vasco también han adjudicado el contrato de concesión.

La proporción de centros en cada provincia se realizó por población. En cada capital de provincia debía de haber al menos uno, y se fijó la gestión de los cursos mediante la fórmula de la concesión administrativa (art 5 p) LSV.

Con objeto de dar cabida a la sociedad civil en el proyecto, las asociaciones de víctimas de tráfico pueden participar en los cursos tiempo de intervención: 1 hora máximo, en el debate/reflexión (en supuestos de pérdida parcial) o en la dinámica de grupos (en supuestos de agotamiento de puntos).

Otra particularidad del sistema español es que estos cursos, a diferencia de lo que ocurre en otros países (Klipp, 2011 y Goldenbeld et. al., 2012), son obligatorios para recuperar el permiso de conducir y se centran en contenidos de seguridad vial, insistiendo en el porqué de la norma y en los motivos que hacen necesario el cumplimiento de las regulaciones en el tráfico.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Ambos cursos (total y parcial) tienen una estructura similar, existiendo una fase inicial de Formación General, común para todos los conductores, y otra de Formación Específica, en la que se seleccionan los contenidos más adecuados y relevantes para cada conductor de acuerdo especialmente a su historial infractor. La diferencia entre ambos cursos radica principalmente en la exhaustividad con que son tratados los contenidos. Así pues la duración y contenido es la siguiente: para los cursos de la recuperación total del permiso, 24 horas; parte común: cultura de la Seguridad Vial (14 h), dinámica de grupos, reflexión (2 H); parte específica: individualiza, sobre carencias o puntos relevantes (8 h), y otro para la recuperación parcial, que dura 12 horas programa:- parte común: cultura de la Seguridad Vial (7 h), reflexión y debate en grupo (1 h) - parte específica: individualizada, sobre carencias o puntos relevantes (4 h).

6.4 Balance del sistema

Es interesante destacar en palabras del Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial, el catedrático en Seguridad Vial D. Luis Montoro, que *“el sistema del permiso por puntos es una de las mejores estrategias introducidas en los últimos años en materia de Seguridad Vial. En esta reforma cabe destacar los siguientes valores: en primer lugar, significó un cambio histórico al pasarse con los infractores de una estrategia meramente*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

sancionadora a una reeducadora. En segundo lugar, ha tenido un importante impacto reconocido en la siniestralidad y en el comportamiento de las personas, en la conducta. Tercero: ha sido muy bien aceptado y valorado por la población. Cuarto: casi el 95% de los que van a cursos de recuperación de puntos los valora positivamente y hasta recomendaría la formación recibida a toda la población. Solo una perspectiva histórica nos hará ver su verdadero alcance en la Seguridad Vial de España, que sin duda ha sido extraordinario.” (Montoro, 2011).

Una vez descritos los grandes rasgos del sistema veremos el balance de estos últimos nueve años, algo que proclamará el éxito del sistema y que ha sido refrendado por nuestra sociedad por numerosos estudios (Ares y Lacruz, 2010) como el del INTRAS-ARAG (Montoro y Roca, 2007), sobre la percepción del permiso por puntos, el 77,76 %, se muestra a favor del sistema, valorando positivamente el 80% sus beneficios a la sociedad, percibiéndose por los ciudadanos en un 91,91% que era uno de los factores más importantes en la reducción de los accidentes al año siguiente a su implantación.

Muchos han sido los estudios sobre los balances del permiso por puntos (Adam, 2012). Desde la implantación del permiso por puntos hace 9 años, pueden extraerse las siguientes conclusiones a modo de balance (DGT, 2015):

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Siete millones de conductores, desde el inicio del Permiso por Puntos, han sido denunciados por alguna infracción que lleva aparejada la retirada de puntos. Han sido retirados un total de 35,5 millones de puntos, de los cuales 21,6 millones corresponden a sanciones emitidas por la DGT; los Ayuntamientos impusieron 9,07 millones de sanciones; 1,06 millones corresponden al Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco y 3,7 millones de puntos a sanciones impuestas por el Servicio Catalán de Tráfico.

Los comportamientos más peligrosos para la Seguridad Vial realizados por los conductores han variado a lo largo de estos 9 años de Permiso. Algunos cambios han tenido reflejo directo en las sanciones impuestas, y de ellas se pueden obtener las siguientes conclusiones.

- **Velocidad:** Más mujeres reincidentes

Es la infracción por la que más puntos se detraen desde el comienzo del Permiso por Puntos, aunque la tendencia es estabilizarse. En 2014 llegaron a notificarse 640.996 denuncias. Conducir superando los límites permitidos, es una infracción en la que reinciden más los conductores de mediana edad, entre 35 y 54 años (un 54%) que los jóvenes (20%). La velocidad es el precepto donde hay mayor porcentaje de reincidentes femeninas, un 27%, diez puntos por encima de la reincidencia del resto de infracciones. Por provincias, se

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

constata que el mayor número de reincidencias en infracciones de velocidad con detracción de puntos se encuentran en Madrid y Barcelona. Muy por debajo se encuentran provincias como Pontevedra, A Coruña, Alicante, Valencia, Bizkaia y Sevilla.

- **Alcohol y drogas:** Hombres menores de 34 años

Las infracciones por conducir con tasas de alcohol superiores a las permitidas han aumentado a lo largo de estos 9 años, pasando de 94.027 denuncias el primer año, a las 119.345 del año pasado. 2011 fue el año en el que más sanciones por esta disposición se extendieron (141.170). En el caso de drogas, se pasa de 247 sanciones en 2007, a 5.105 en 2014.

A diferencia de la velocidad, el perfil del conductor reincidente cambia. Un 87% de los conductores reincidentes son hombres y son los jóvenes hasta los 34 años, quienes acumulan el 59% de las reincidencias por estas infracciones. Para los grupos de 35 a 44 años la reincidencia es del 21% y para los conductores entre los 45 y 54 años, es del 12%.

Tras el consumo de alcohol y drogas existe un grave problema de salud. Por eso es preocupante el nivel de reincidencia en estos conductores. En el caso de alcohol, 17.160 conductores han sido sancionados dos veces en los tres últimos años y 1.854 en tres ocasiones en el mismo periodo. En estos casos,

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

la DGT está estudiando la posibilidad de que sancionen por consumo de alcohol de paso a otras medidas que puedan discernir si se está ante un abuso o dependencia de alcohol incompatible con la conducción. Respecto a las drogas, hay 932 conductores con dos sanciones en los últimos tres años y otros 167 con tres sanciones en el mismo periodo.

Las provincias, donde hay registradas más infractores reincidentes por alcohol y drogas, son: Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Pontevedra y Málaga.

- **Teléfono móvil:** conductores entre 40 y 55 años

Cada vez hay más denuncias por uso de teléfono móvil conduciendo. En 2007 hubo 71.536 sanciones. En 2014 el número casi se duplica llegando a 131.671, que han supuesto la retirada de más de 400.000 puntos.

Los conductores entre 40 y 55 años son los que más infringen este precepto, siendo el 39% de los reincidentes. Por provincias, los que más reinciden son Madrid, Sevilla, Valencia, Málaga y Murcia.

- **Cinturones de seguridad y sistemas de retención:** en su mayoría hombres

El número de sanciones en esta materia ha ido descendiendo, pasando (en 2007) de 135.815 denuncias a 122.822 en 2014.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Los que menos usan este dispositivo de seguridad son los hombres, con un 90% de reincidencia en esta disposición. Madrid, Sevilla y Valencia son las provincias con más reincidencia.

- **Pérdida de vigencia**

203.283 conductores han perdido su permiso de conducir por haber agotado su saldo de puntos. 183.342 eran hombres y 19.940 mujeres. Las provincias con mayores pérdidas de vigencia son Barcelona, Madrid, Sevilla y Valencia.

En estos años, se han remitido un total de 352.687 cartas a conductores con 6 puntos o menos, otras 113.230 a aquellos con 3 o menos puntos, situación crítica, ya que una nueva infracción, les haría perder la totalidad de puntos.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

7 LA NECESARIA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL A TRAVÉS DE LA LEY ORGÁNICA 15/2007, DE 30 DE NOVIEMBRE, SOBRE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

7.1 Antecedentes históricos

El elemento humano es sin duda el verdadero protagonista histórico en el fenómeno del tráfico. Directamente, lo ha sido y, lo es en calidad de conductor, peatón o usuario de vehículos. Pero también y en íntima relación con los otros dos elementos que intervienen en el tráfico: Vehículo y Vía, es el ser humano el que diseña y fabrica los vehículos y el que los repara, es el que proyecta y construye las carreteras, las gestiona y las conserva, y finalmente, como veremos en este epígrafe, es el que regula y controla todas las actividades relacionadas con el fenómeno del tráfico a través de normativa en la vía penal, como complemento y refuerzo de la vía administrativa.

El Derecho Penal moderno nace en España, al igual que en el resto de Europa, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, bajo las ideas de la Ilustración. El Derecho Penal del Antiguo Régimen era

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

fragmentario, cruel y poco definido. En España seguían en vigor la Novísima Recopilación, los Fueros y Las Partidas, pero en la práctica los Tribunales solían hacer gala de arbitrariedad, dejando de ceñirse a los textos escritos. Así pues, no es en el Código Penal de 1822, 1848, 1850 ni en el de 1870, donde se recogen tipos penales específicos en materia de tráfico y Seguridad Vial, sino en el Código de 1928. El delito de conducción ilegal, tipificado por primera vez en el artículo 574, del Código Penal de 1928, no vuelve a ser recogido por nuestra legislación penal hasta la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor de 9 de mayo de 1950 (artículo 3), pasando a la siguiente, de 24 de diciembre de 1962 (artículo 6), e integrándose en el Código Penal, Texto Refundido de 1973 (artículo 340 bis c) por Ley 3/1967, de 8 de abril, vigente hasta su despenalización en 1983 por la LO 8/83, de 25 de junio, que al llevar a la esfera gubernativa dicha conducta acabó, según se dijo, «con la existencia de un delito artificial o de mera prohibición, sin un contenido sustancial de ilicitud penal» (Memoria de la Fiscalía General del Estado de 1980, pág.43).

El primer referente legislativo “a nivel” de Derecho Penal, en nuestro Ordenamiento Jurídico Español, que castigaba la conducción de vehículos a motor bajo los efectos del alcohol, lo encontramos en 1950 (Gómez, 2012). La Ley de 1 de mayo de 1.950 contemplaba un castigo para el que “condujese un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o de estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad”. Se trataba así de un delito de peligro concreto, y la modificación operada en 1962, mediante Ley de 24 de diciembre continuaba con la

misma tendencia al modificar el tipo castigando al conductor que “condujese un vehículo de motor bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”. La siguiente modificación establecía, en 1967, el tipo del artículo 340 del Código Penal que contemplaba el reproche criminal al que “condujese un vehículo a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”. De este modo no era infrecuente, en sentencias anteriores a 1960, un fallo absolutorio aun con tasas altas de alcoholemia al faltar la prueba de que la conducción se hacía sin seguridad suficiente.

Así pues, se concluye que a lo largo de la historia, y en el ámbito administrativo y penal, la dispersión y la falta de armonización son las claves que imperan hasta mediados del siglo XX en materia de faltas y delitos relacionados con la Seguridad Vial.

7.2 La esperada reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial

Tras la puesta en marcha del sistema del Permiso por Puntos, aprobada por la Ley 17/2005, la vía administrativa desde el punto de vista reeducador y coercitiva, en materia de tráfico y Seguridad Vial, dentro del ordenamiento jurídico español, estaba prácticamente agotada. Este sistema de puntos utilizado en otros países de nuestro entorno desde hace muchos años necesitaba de medidas de enforcement o apoyo (García, 2009), como eran: aumento de la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

vigilancia en carretera, ya fuera con radares o presencia de más miembros de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil, mas esfuerzo en las campañas de concienciación y divulgación, creación de figuras coordinadoras en materia de Seguridad Vial y un endurecimiento y definición en el ámbito penal de los delitos de tráfico. Es en este punto donde el conductor español está en una situación, ante una infracción, de posible sanción económica, retirada del permiso y una detracción de los puntos si concurría en algunos de los supuestos del anexo II de la Ley del permiso por puntos, pero se presumía una sensación de impunidad de las conductas de violencia vial que la vía penal debía atajar. Algo que ya se había destacado como “vacío en nuestro sistema” desde inicios del 2000 (Montoro, 2001).

Los accidentes de tráfico estaban en su gran mayoría sometidos a reglas privatizadoras. El juicio de faltas se convierte en un mercado -en manos de las Compañías Aseguradoras- en el que se intercambian indemnizaciones por responsabilidades penales con escasa presencia del Fiscal tras la reforma procesal de 1992. Muy frecuentemente, por tanto, graves imprudencias cuando hay renuncia del perjudicado al haber sido indemnizado, se convertían en resoluciones de archivo o absolución. Se había evolucionado de un modelo de responsabilidad a otro privatizado de seguro. Con mucha frecuencia las víctimas se hallaban indefensas sin la debida información ante las negociaciones con las Compañías de Seguros.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

No había ni siquiera una sanción de multa de mínima cuantía como sucede con las infracciones administrativas. Iban surgiendo afortunadamente algunos casos en que los perjudicados renunciaban a la acción civil pero ejercitan la penal. Sea como fuere, en estas condiciones el Derecho Penal era incapaz de cumplir con su función protectora de bienes jurídicos. No se producía, en definitiva, una respuesta penal proporcionada y disuasoria.

Así pues, el Congreso, bajo la propuesta de la Comisión no permanente de Seguridad Vial, aprobó el 22 de noviembre, con el apoyo de todos los grupos parlamentarios a excepción del PP, la reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial, publicándose en el BOE, el sábado 1 de diciembre de 2007. Esta esperada reforma estaba legitimada con el respaldo social, a la luz de los resultados arrojados por la encuesta del Observatorio de Seguridad Vial sobre Seguridad Vial, realizada en diciembre de 2005, que mostraban la inquietud de la sociedad en un momento en que la siniestralidad en las carreteras era cada vez más patente, superando la media europea, lo que justificaba un endurecimiento de las penas para este tipo de delitos y la inclusión de otros comportamientos no sancionados penalmente. Dicha reforma entró en vigor a partir del día siguiente a su publicación, salvo la aplicación del párrafo segundo del artículo 384 que, como abordaremos más adelante, se pospuso hasta el 1 de mayo de 2008.

A través del siguiente esquema, podemos observar una comparativa entre los dos articulados en materia de delitos de tráfico:

Tabla I-2-Tabla comparativa de los articulados del Código Penal en materia de delitos de tráfico.

REGULACION ANTERIOR, 1995	REGULACION ACTUAL, 2007
Artículo 379:	Artículo 379:
<p>El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.</p>	<p>«1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.</p> <p>2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será</p>

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.»

Artículo 380:

Artículo 380:

El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, previsto en el artículo 556 de este Código.

«1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

segundo del artículo anterior.»

Artículo 381:

Artículo 381:

El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

«1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

3. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

del artículo 127 de este Código

Artículo 382:

Artículo 382:

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de 12 a 24 meses el que origine un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización, o por cualquier otro medio.

«Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.»

No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

Artículo 383:

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 381 y 382 se ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces y Tribunales apreciarán tan solo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado.

Artículo 383:

«El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.»

En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas en el artículo 66.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

Artículo 384:

Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381. Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

REGULACION ACTUAL, 2007

Artículo 384:

«El que condujere un vehículo de 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 tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días

Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

Artículo 385:

«Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.»

Disposición adicional. Revisión de la señalización vial. El Gobierno

Artículo 385:

El vehículo a motor o el ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el artículo anterior, se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

REGULACION ANTERIOR, 1995

REGULACION ACTUAL, 2007

impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial para adecuar los límites de velocidad a las exigencias derivadas de una mayor Seguridad Vial.

Fuente: Código Penal 1995 y Código Penal 2007. Elaboración propia.

Como se puede observar, y tal como destaca el preámbulo de la Ley, la voluntad del legislador es incrementar las penas de privación del permiso de conducir, y a ello se añade la posibilidad de considerar instrumento del delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su comiso. Por otro lado, vemos como la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia pierde su consideración de delito de desobediencia y pasa a ser un delito autónomo (Sánchez, 2008). Además, se introduce como pena, en los delitos contra la Seguridad Vial, los trabajos en beneficio de la comunidad.

7.3 Especial análisis de los delitos de alcoholemia, otras sustancias psicotrópicas, velocidad y conducción sin permiso

Novedades en los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias alteradoras de nuestra capacidad de conducir

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

El delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas ha sido uno de los puntos estrella en la modificación del Código Penal. Si al factor humano de la conducción, individual y cambiante, añadimos efectos externos que reducen las aptitudes del conductor, en especial los evitables, como los que se traducen en la merma de aptitudes por la introducción en el organismo de sustancias capaces de alterar el comportamiento del individuo (alcohol u otras sustancias), el riesgo de accidente aumentan considerablemente. Muchos son los conductores que desconocen que los fármacos que toman afectan al sistema cognitivo y motor en la conducción (Alonso, Esteba, San Martín, Alamar y López, 2008). De hecho, en la actualidad, se estima que un 40% de los accidentes graves están causados directa o indirectamente por la conducción del alcohol o de alguna sustancia psicotrópica (DGT, 2015).

Desde el punto de vista técnico, en el sistema anterior, este tipo de delitos se basaban en un criterio de carácter subjetivo, cual era la merma de aptitudes del individuo a consecuencia de la influencia de la sustancia, al contrario de otros sistemas extranjeros como el alemán, noruego o norteamericano, entre otros, donde una determinada tasa de alcoholemia supone la comisión del ilícito penal, sin que fuera necesaria la constatación de que esa tasa provoca una alteración del comportamiento del conductor. A mayor abundamiento, el Tribunal Supremo requería para la tipificación, no solo que el alcohol influyera en el organismo, sino que afectara a la Seguridad

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Vial. Una interrelación doblemente restrictiva que, lamentablemente, derivaba en un gran número de absoluciones.

Así pues, el conductor se encuentra con una nueva realidad jurídica el día 2 de Diciembre de 2007, por fin, la norma fija unos niveles máximos desde los cuales cualquier conducta antijurídica cae en ilícito penal. Aquellos conductores que circulen por nuestras vías conduciendo bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas ósea, los que conduzcan con una tasa de alcohol en aire espirado de 0,6 mg. por litro o un tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro, caen en el delito penal. La norma no distingue tipo de conductor para los tipos penales y fija unos niveles máximos de intoxicación desde los cuales se concibe el tipo penal.

Sin embargo la jurisprudencia sobre conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas es aún escasa si bien la influencia de estas sustancias suele ser manifiesta, afectando notablemente a las facultades del conductor. Desde finales del pasado año, como luego analizaremos en el informe de la Fiscalía General del Estado (FGE), los agentes encargados de la vigilancia del tráfico han comenzado a realizar controles antidrogas. En ellos están presentes además de los agentes, un fiscal de guardia y personal sanitario capacitado para realizar las pruebas médicas. La primera prueba es un test de saliva, si el conductor da positivo un médico le hará un análisis de sangre u

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

orina para certificar que ha consumido drogas. Los resultados se envían directamente al juez.

Un análisis práctico de estos artículos nos muestran que, cuando en una conducción etílica se cause homicidio, la pena mínima no será de un año de prisión, como hasta ahora, sino dos años y medio, por lo que el conductor condenado (al exceder la pena de dos años) no obtendrá la suspensión cautelar, sino que tendrá que cumplir la pena en la cárcel.

Desde principios de este año (López, 2015), todos los conductores implicados en un accidente de tráfico son sometidos al test de drogas. Hasta entonces, solo se les hacía el de alcohol. Del 1 al 7 de junio la Dirección General de Tráfico ha incrementado los controles preventivos de alcohol y drogas entre los conductores, en cualquier carretera y a cualquier hora. Según el Observatorio Europeo para la Seguridad Vial (ERSO), conducir bajo los efectos del alcohol/drogas causa el 25% de todas las muertes en carretera en Europa. Por otro lado, la DGT ha constatado que el aumento de los controles preventivos –en 2014 los agentes de la Guardia Civil de Tráfico han realizado 30.000 test de drogas, en los que dieron positivo un 35% de los conductores–, es uno de los factores que está favoreciendo el cambio en los hábitos de los ciudadanos. Así, el porcentaje de positivos en los controles preventivos de alcoholemia ha descendido del 5% en 2001 al 1,7% en 2014.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Además, los datos de la Memoria sobre víctimas mortales en accidentes de tráfico, 2014, elaborada por el Instituto Nacional de Toxicología, indican que el 39% de los conductores y el 40% de los peatones que habían fallecido en accidente de tráfico habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos. Destacando, que alrededor del 80% de los que dieron positivo en alcohol en los análisis realizados, presentaban niveles de alcoholemia superiores a 1,2 g/l (tasa máxima permitida 0,5 gr/l). En los positivos en drogas, la sustancia más detectada ha sido la cocaína, y la benzodiacepina, el psicofármaco que más habían consumido.

Los expertos indican que ponerse al volante tras haber ingerido alcohol/drogas supone multiplicar el riesgo de sufrir o provocar un accidente. Así, en comparación con un conductor sobrio, con una tasa de alcoholemia de 1,5 g/l, su tasa de incidencia de accidente se estima que es 22 veces mayor. Y también, se incrementa la gravedad de sus consecuencias: con una tasa de alcoholemia de 1,5 g/l, la tasa de incidencia de accidentes de gravedad mortal es, aproximadamente, 200 veces mayor que cuando el conductor no ha ingerido alcohol. (Informe Fiscalía, 2014)

7.3.1 Novedades en los delitos de exceso de velocidad

Otra novedad respecto a los delitos modificados en esta reforma es la operada respecto a los límites de velocidad. Factor concurrente de accidentes de tráfico (Alonso, 2005) y que fue causa hasta, tal y como se especifica por fuentes de la DGT del año 2005-

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

2007, un total del 25% de los accidentes mortales en nuestras vías. En los accidentes mortales si todos viajáramos a la velocidad adecuada, se evitarían una cuarta parte de los muertos.

Desde el análisis práctico, en la regulación anterior era prácticamente imposible que una instancia judicial penara los excesos de velocidad salvo que hubieran provocado algún tipo de daño en la integridad física de algún usuario de la vía, estableciéndose en el art. 381 del anterior articulado: “En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.” (Romero, 2009). Sin especificar, en ningún momento, cuál era ese exceso desproporcionado.

Así pues, con la nueva regulación se castiga criminalmente la conducta citada en cada una de las vías – urbana e interurbana -, independientemente de las restantes circunstancias que se den en ella, todo ello atendiendo, como indica el informe del CGPJ, a la conexión comprobada entre velocidad y siniestralidad; por lo tanto, en principio bastaría el mero dato objetivo de la velocidad, obtenido con un aparato que cumpliera los requisitos legales sobre control metrológico y su resultado, para que se pudiera apreciar la comisión del delito, dejando poco margen de apreciación al juzgador.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Además, se establecen unos límites máximos en el que el conductor español cae en delito cuando circula a más de 110 km/h en ciudad, donde el límite genérico es de 50 km/h; a más de 170 km/h en vías en el que el límite genérico es 90; a más de 180 km/h en vías en las que el límite es de 100; y a más de 200 km/h tanto en autopistas como en autovías. Con todo ello, podríamos afirmar que, apoyados en palabras del máximo responsable del Organismo Dirección General de Tráfico, Pere Navarro: *“todo conductor tenía que tener el derecho de saber cuando su conducta es constitutiva de delito, situación que no se daba con la regulación anterior”*. En la anterior regulación, se propiciaba una disparidad y falta de armonización en las sentencias, lo que conllevaba a un grado de inseguridad jurídica insostenible en los tiempos actuales.

En su Memoria de 2011, también el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial hacía referencia expresa, entre otros aspectos, a las modificaciones del sistema penológico. Se modifica, en primer lugar, el régimen de alternatividad de las penas de los tipos de los artículos 379 y 384. Con anterioridad a la entrada en vigor de la Reforma, ofrecía la única opción entre pena de prisión de 3 a 6 meses y multa de 6 a 12 meses (de 12 a 24 meses en el tipo del artículo 384) y pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 180 días, impuestas estas dos últimas conjuntamente. Con la modificación se plantea dos opciones entre la pena de prisión con la de multa o trabajos contempladas separadamente. En su comentario, Vargas (2011) señala que aun cuando la reforma ofrece una respuesta penal alternativa de menor entidad, permite una mejor

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

individualización de la pena y una adaptación a la realidad de medios de los que se dispone. Continúa señalando que esa suavización penal se ha producido además en los delitos (artículos 379 y 384) que abordan las principales causas de la siniestralidad: excesos de velocidad, consumo de alcohol y drogas y falta de aptitud para la conducción de vehículos. El artículo 385 ter, por su parte, entiende que tenía como finalidad la evitación de los ingresos en prisión por los tipos penales de los artículos 379 y 384.

Le concede cierta relevancia a la hora de explicar las modificaciones a las dificultades de cumplimiento de la pena de trabajos impuestas en un elevadísimo número de sentencias.

Pese a los notables y meritorios progresos en su cumplimiento, la alternatividad planteada permitirá la valoración de la situación en el concreto territorio de que se trate. Y es que, la elección entre las penas alternativas ha de hacerse con carácter eminentemente circunstancial en relación con los hechos y medios con que se cuenta en cada lugar.

Las faltas relativas a la seguridad del tráfico quedan reguladas en el Libro III del Código Penal. En concreto, las faltas referidas al fenómeno de la circulación están previstas en el título I Contra las personas.

7.3.2 Especial análisis de la conducción ilegal

Desde la perspectiva de la accidentalidad no existen, a día de hoy, dato alguno que nos indiquen en cuantas ocasiones está presente esta variable en los accidentes de tráfico. La DGT estima que son más de 100.000 conductores los que circulan por las carreteras españolas careciendo del permiso y licencia y en torno a 30.000 expedientes sancionadores se tramitan por este motivo anualmente. Según informe de la Fiscalía General del Estado, entre el periodo del 1 al 31 de mayo, 1014 conductores fueron puestos a disposición judicial por conducir ilegalmente constituyendo delito del art.384 del código penal, 11 de ellos conducían sin carne al haber perdido su crédito de puntos, 53 por tenerlo retirado de modo cautelar, 11 al haberseles retirado definitivamente por decisión judicial y 939 por conducir sin haberlo obtenido nunca, lo que supone que un 92% de los procesados carecía de conocimiento alguno legalmente reflejado en alguna autorización administrativa.

Uno de los mayores retos de esta nueva regulación penal era la de reinstaurar los delitos de conducción ilegal que, como comentamos anteriormente, ya aparecían en el Código Penal de 1928. Previendo un masivo procesamiento de inculcados por carecer del permiso o licencia correspondiente, hecho que estamos viendo que se está produciendo en un altísimo porcentaje, el ejecutivo retrasó la entrada en vigor del apartado segundo del art. 384 hasta el 1 de mayo, y la causa, no fue otra que, llevar a cabo una masiva información y divulgación de la norma con un **doble objetivo**:

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- a. Llevar a cabo una campaña especial de divulgación e información de la norma que permita su conocimiento por todos aquellos que pudiesen incurrir en el tipo penal.
- b. Impulsar y animar a aquellos que pudieran incurrir en el nuevo hecho delictivo a obtener el permiso o licencia de conducción.

Para ello se dio traslado durante estos meses, a través de los agentes encargados de la ordenación y gestión del tráfico, de una hoja informativa a todos aquellos denunciados que pudieran incurrir en el tipo penal de la conducción ilegal, advirtiéndoles, además, verbalmente de dicho hecho. El contenido de dicha hoja era el siguiente:

Tabla I-3-Nota informativa sobre la conducción sin permiso

“NOTA INFORMATIVA SOBRE LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO”

El 1 de Diciembre de 2007 el Boletín Oficial del Estado publicaba la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de Noviembre, que reforma el Código Penal en materia de delitos contra la Seguridad Vial. Entre otras novedades, la reforma modifica la normativa actual estableciendo que la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción tendrá la consideración de delito, llevando aparejadas penas de prisión de tres a seis meses. La reforma entrará en vigor el próximo 1 de Mayo.

Fuente: Dirección General de Tráfico.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Desde ese momento y hasta la entrada en vigor de este tipo penal, se han producido diferentes problemas de interpretación y de armonización en la aplicación de este nuevo delito. En las siguientes líneas intentaré plasmar cuáles han sido los grandes bloques de confrontación a la hora de interpretar esta norma, bloques que han sido solventados con la participación de los dos grandes ministerios implicados en la gestión normativa de la Seguridad Vial, el ministerio de Interior y el ministerio de Justicia.

¿Cuál es la correcta tipificación de la conducción de un vehículo con un permiso que no habilita para conducir el mismo?

El Código Penal, en la nueva redacción dada por el artículo 384.2, castiga penalmente al que realizare la conducción tras haberle sido declarada la pérdida de vigencia del permiso por agotamiento del crédito de puntos o por haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia de conducción por decisión judicial. El objeto de la nueva reforma, en estos tres casos, no es otra que el de utilizar el derecho penal como último recurso para aquellos que, habiendo sido castigados reiteradamente en el ámbito administrativo, deciden continuar conduciendo aunque el ejercicio de la actividad de la conducción les haya sido ya vetado por conducta mult infractora.

En este punto surgían determinados conductores en nuestras vías que quedaban impunes, no por su conducta mult infractora, sino por el mero hecho de carecer de autorización administrativa con que ejercer la actividad de la conducción. Por este motivo, surge un nuevo

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

párrafo en el artículo 384.2 que castiga a aquel “que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso o licencia de conducción”. En este contexto, y en estas circunstancias, es donde debe entenderse cómo debe producirse el castigo de aquellos que tienen permiso de conducción, pero no el de la clase que les corresponda. Nuestro Código Penal ha configurado un tipo muy restrictivo de conducción sin permiso en relación con los correlativos de los países de nuestro entorno cultural (véanse los de los artículos L 222.2 del Code de Route francés, Road Traffic Act inglesa de 1988 sección 87 y §21 StVG alemán). En efecto, a diferencia de estas y otras normas penales del derecho comparado, en nuestra ley penal se habla del que conduce “sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”. En el Code de Route se alude a la conducción sin el “permiso de conducir correspondiente a la categoría del vehículo” y en la Road Traffic Act y la StVG a la que se produce careciendo del permiso o licencia “necesarios”. En nuestro derecho no hay especificaciones, lo que unido a la expresión “nunca” refuerza la explicación que ha formulado la Fiscalía General del Estado en sus interpretaciones.

A idéntica solución se llega atendiendo a los antecedentes históricos. El art 340 bis c) del CP anterior derogado por la reforma penal de 1983 aludía a la conducción sin haber obtenido el permiso de conducir “correspondiente”. El término no incluido ahora permitía a la doctrina jurisprudencial (entre otras muchas SSTS 30-5-64 y 17-12-60) incluir los casos de conducción con permiso distinto al exigido por la categoría del vehículo. Llegamos también a esta misma conclusión

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

si atendemos a los antecedentes parlamentarios. En el Dictamen de la Comisión de Justicia del Senado se incluyó el inciso relativo a que el permiso fuera “vigente y válido para conducir en España” que fue rechazado finalmente.

A instancia de la Fiscalía para la Seguridad Vial, se han impulsado junto a la DGT diferentes interpretaciones, tanto para jueces y fiscales, como para las Jefaturas Provinciales de Tráfico (jpt) y posterior traslado a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) para instrucción de los agentes, ya que son ellos los que se encuentran con el problema de saber si se envían los boletines de denuncia a las JPT en caso de infracciones administrativas o bien el inicio de instrucciones de diligencias penales en caso de posibles comisiones de delitos. Estas **interpretaciones** fueron las siguientes:

- i. Que las autorizaciones administrativas para conducir se clasifican, en función del vehículo, en dos grandes grupos: la licencia de ciclomotor y el permiso de conducción. En unos casos, la autorización habilita la conducción de ciclomotores, y en la segunda, vehículos de motor. En este sentido, puede afirmarse que el permiso de conducción es único, aunque pueda comprender una o varias clases. En esta interpretación, directamente relacionada con el artículo 384, resulta aconsejable la lectura del artículo 1.4 del Reglamento General de Conductores (Real Decreto 772/1997, de 30 de Mayo), que a estos efectos dispone que “el conductor de un

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido y vigente, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad que lo soliciten”.

- ii. A la vista de la lectura del precepto, no parece estar incurso en el tipo quien conduce cualquier vehículo de motor con un permiso de conducción, sea cual sea la clase a que habilita dicho permiso. Por el contrario, sí parece estar incurso en el tipo penal quien conduce un vehículo de motor con una licencia de conducir ciclomotores, ya que no tiene permiso alguno para ejercer la actividad de la conducción. Interpretación muy necesaria, en un primer momento, dado que los órganos judiciales, se encontraban con el interrogante de detenidos por conducir turismos y camiones poseyendo, únicamente, una licencia para conducir ciclomotores. Dicho criterio cambió con la entrada en vigor del R.G.Cond y la aplicación de la Instrucción 10/s-112 de la DGT en la que se eliminaba dicha actuación como delito, dado que los antiguos poseedores de licencia de ciclomotores ahora eran titulares del permiso AM.
- iii. La conducción de un vehículo de motor con un permiso que no habilita para la clase de vehículo de motor que se utiliza ya es objeto de castigo en el ámbito administrativo. Se trata de una infracción muy grave tipificada en el

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

artículo 65.5 j)), que además es objeto de detracción de puntos en el Anexo II de la Ley de Seguridad Vial. No parece, por tanto, que deban producirse dos castigos diferentes (penal y administrativo) por unos mismos hechos. En este sentido, debe recordarse que si la conducción en estas circunstancias se reiterase sí estaríamos hablando de conductas delictivas, pero del art. 384.1 (ya que habría perdido todos los puntos por conducir reiteradamente sin la clase de permiso correspondiente).

- iv. La gravedad de la conducción de un vehículo de motor no es la misma al hacerlo sin permiso de clase alguno que al hacerlo con un permiso de clase diferente a la necesaria. En el primer caso, el sujeto no ha pasado por ningún tipo de formación. En el segundo sí, ya que la obtención de todas las clases de permiso tiene una formación común y un examen común (llamada “prueba de control de conocimientos común”). Así se recoge en los artículos 48 (conocimientos comunes a todo permiso), 51 (prueba de control de conocimientos común a todo permiso) y 53 (prueba de control de aptitudes y comportamientos común a todo permiso) del Reglamento General de Conductores.

Ante la situación descrita se pasaba a una segunda fase en el cuál se formula necesariamente el siguiente interrogante: ¿Cuáles son los efectos administrativos de las condenas penales? Una de las

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

cuestiones más comentadas en el comienzo de esta nueva etapa sancionadora era el reconocer cuales serían los efectos administrativos que iban a tener los conductores penados por delitos contra la seguridad del tráfico. De especial trascendencia para los interesados, es conocer que el apartado veinticuatro de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos incorpora una nueva disposición adicional a la Ley de Seguridad Vial (en adelante, LSV), la Decimotercera, sobre *“Efectos administrativos de las condenas penales que conlleven la privación del derecho a conducir”*.

Esta disposición adicional establece la obligación, para quienes hayan sido condenados por sentencia firme, a la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, de acreditar la superación con aprovechamiento de un “Curso de Sensibilización y Reeducción Vial como requisito previo para volver a conducir”.

La experiencia acumulada desde la entrada en vigor de la Ley aconsejaba, para el efectivo cumplimiento de la citada disposición, la adopción para cada sentencia de una acción de estudio y comunicación al interesado por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico, con independencia de si en el pronunciamiento judicial (sentencia) existe o no mención alguna referente a la necesidad de superar dicho curso para poder volver a conducir una vez cumplida la condena. Sentencias condenatorias que, en clara referencia a la disposición final primera punto tres, de la Ley Orgánica que reforma el

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Código Penal en materia de tráfico, las autoridades judiciales deben comunicar a las JPT en el plazo de 15 días tras su firmeza.

Los conductores afectados solo serán culpables de los delitos que hayan cometido después del 1 de Julio de 2006, fecha de entrada en vigor del permiso por puntos, ya que dicha disposición es sancionadora no favorable para el ciudadano y por tanto irretroactiva, tal como se establece en el artículo 9.3 de nuestra Constitución.

En definitiva, el conductor que haya incurrido en algún tipo de delito penal una vez que sea firme la sentencia, además del cumplimiento de la pena impuesta, debe realizar el curso especificado en el artículo 63.7 de la LSV, o sea, un curso de recuperación total de 24 horas y cuyo coste debe correr a cargo del interesado. La realización de estos cursos se materializa en los mismos Centros donde los interesados pueden realizar los cursos de recuperación total y parcial. Si incurriera en la conducción sin haber realizado dichos cursos éstos caerían en la infracción grave al artículo 65.4.n) de la LSV *“conducir un vehículo siendo titular de una autorización de conducción que carece de validez por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente”*, siempre y cuando, hablemos de personas que sí poseen permiso o licencia de conducción, claro está.

Desde las JPT cuando se ha tenido conocimiento de este tipo de infracción penal se comunica al interesado la obligación de realizar estos cursos con nota informativa como la que se adjunta en el anexo (

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura A- 33).

A raíz de la aplicación práctica de esta obligación de realizar los cursos, se han suscitado dudas a medida que la casuística avanzaba, uno de los interrogantes que figuraban era saber si a los condenados por conducir sin permiso tendrían que esperar dos años para poder obtenerlo sin poder presentarse a ninguna prueba de aptitud para solucionar su problema. En el art. 67.2 de la LSV aprobada por real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo sí establecía dicha prohibición y, como hemos visto el art 384 de la Ley Orgánica, no se incluye tal prohibición, cuando relata las posibles penas ante la infracción del tipo penal. Con todo ello, se debe entender derogado (el art. 67.2) de hecho y así poder cumplir con el principio de reinserción del Código Penal, al poder permitir al procesado que obtenga lo antes posible el permiso de conducir.

Otra duda suscitada en relación con la obligación de realizar el curso era saber si también la tendrían los culpables de faltas contra la seguridad del tráfico y no solo los que hubieren cometido delito. A este respecto, la Fiscalía General del Estado se pronunció con comunicación de 18 de julio aclarando que procedía, únicamente, cuando el condenado incurriera en el delito, no en la falta.

Desde la perspectiva de la accidentalidad, y según datos oficiales de la DGT, en el 40 %, en el caso de alcohol y drogas, de los accidentes mortales han concurrido alguno o varios de los factores

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

que hemos analizado en las líneas anteriores. Así pues, parece lógico y justificado que el legislador creyera conveniente endurecer estos tipos penales y dar respuesta, además de a las cuestiones de seguridad jurídica, a un problema de Seguridad Vial manifiesto

Por último cabe señalar que el Código Penal se modifica de nuevo posteriormente (Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio), con el fin de conseguir una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídica penal a determinadas conductas de peligro. En concreto se modifican los artículos 379 y 384. Así mismo, se introduce un nuevo artículo, el 385 bis, en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los delitos contra la seguridad vial, se consideren instrumentos del delito, haciéndose posible pues su comiso tras la comisión de cualquiera de los delitos contra la seguridad vial (Vizueta, 2011).

También es muy destacable que el próximo 1 de enero entrará en vigor el nuevo Baremo de Indemnizaciones para los afectados por accidentes de tráfico, aprobada por Ley 35/2015 de 22 de septiembre, entre los que destaca no solo el incremento para las lesiones más graves, sino que recoge nuevos conceptos, como el lucro cesante y los gastos médicos futuros. Aumentando la media de las cuantías un 15% y las del lesionado grave un 35%. Creándose una Comisión de Seguimiento para la mejor garantía y actualización de esta novedosa reforma legislativa (Menéndez, 2015).

7.4 La Fiscalía de Seguridad Vial. Informe de evaluación sobre la puesta en funcionamiento de la mencionada Reforma. Especial referencia a la Comunidad Valenciana

7.4.1 La Fiscalía de Seguridad Vial

El Real Decreto 709/2006, de 9 de junio, fijó la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006, creó “en la cúspide de la Carrera Fiscal la plaza de Fiscal de Sala para coordinar la labor de persecución de los delitos contra el tráfico y la Seguridad Vial, ámbito en que -según su Exposición de Motivos- la sensibilidad del Gobierno y de toda la sociedad española ha aumentado considerablemente, teniendo en cuenta que ciertas conductas ilícitas relacionadas con la circulación de vehículos a motor son merecedoras de un tratamiento criminal y, en consecuencia, de la persecución pública, especialmente cuando se producen quebrantos en derechos tan elementales como la vida o la integridad física de las personas o daños en los bienes”.

La creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial traduce operativamente el compromiso con la Seguridad Vial del Ministerio Fiscal desde la perspectiva del principio de especialización y de la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación plasmados en la Instrucción 11/2005 de la Fiscalía, que busca una respuesta adecuada a la siniestralidad vial y para promover la acción de la Justicia, cumpliendo el mandato del art 124 CE en las materias relativas a la Seguridad Vial.

ORGANIGRAMA

Organigrama

Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.

Fiscal Adscrita al Fiscal de Sala.

Fiscal Adscrito al Fiscal de Sala.

La Fiscalía de Seguridad Vial armoniza a los criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la Seguridad Vial, garantizando la unidad de criterios en esta materia.

Entre las múltiples funciones de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se encuentran las de coordinación y supervisión las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, para lo que se recaban los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional; la investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas; la proposición al Fiscal General del Estado de las Circulares e Instrucciones que considere necesarias y elaboración de propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre las

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

materias de su competencia (García, 2007); (Gómez y Maillo, 2008) y la del impulso y participación en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la Seguridad Vial.

Funciones todas ellas destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario o así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

En la Memoria 2012 el propio Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial resalta el papel jugado por el Foro Virtual de Fiscales Delegados: *“La Circular 10/2011 representa un hito histórico por cuanto se abordan por primera vez sistemáticamente los delitos contra la Seguridad Vial, pese a que han estado vigentes con unas u otras perspectivas desde la ley penal del Automóvil de 1950.”* (Vargas, 2012)

Informe de evaluación sobre la puesta en funcionamiento de la mencionada Reforma

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, en la Fiscalía General del Estado, informó que en el año 2014 (Informe F, 2014) cuatro de cada 10 delitos en nuestro país tienen que ver con motivos viales. Esa ha sido la conclusión de la Memorial anual que en el documento se ofrecen datos estadísticos, elaborados por la Unidad de Apoyo de la Fiscalía General del Estado (FGE), sobre la eficiencia de la persecución de los delitos contra la Seguridad Vial. En ella han cooperado de modo esencial las Policías de Tráfico (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos de Squadra, Ertzainza, Policía Foral Navarra y Policías Locales).

El informe explica cómo, en 2014, el 44% de la actividad de todos los Juzgados de Guardia del país por el procedimiento de juicio rápido, correspondió a delitos contra la Seguridad Vial. En total se registraron 270.000 acusaciones de delitos de las cuales 90.621 (32,8%) correspondieron a delitos viales. Por su parte, del total de condenas dictadas (241.039), 92.682 fueron por delitos contra la Seguridad Vial.

Las sentencias condenatorias han aumentado. En el año 2013 se registraron 83.382, mientras que en 2014 fueron 92.682, lo que supone un incremento de 9.300, es decir, un 11,5% más. En esta

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

alza, la influencia del alcohol ha ido de la mano de las drogas, ya que también se han elevado los delitos relativos a la conducción bajos sus efectos.

De estas 92.682 condenas dictadas se han impuesto 54.000 penas de multa, 35.769 penas de trabajos en beneficio de la comunidad y 297 penas de prisión con suspensión. Además, se han impuesto 66.675 penas de privación del permiso de conducir. Cataluña y Andalucía ostentan el mayor número de sentencias condenatorias con 21.107 y 17.081 respectivamente. En contraste, La Rioja y Cantabria son las que menos, con 437 y 665 cada una.

7.4.2 Especial referencia a la Comunidad Valenciana

El último informe del Fiscal Coordinador de sala de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas (Informe F, 2014), muestra una serie de indicadores los cuales he sistematizado de la manera siguiente:

Conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, circular sin el correspondiente permiso, o hacerlo de forma temeraria. Varios son los motivos por los que la Comunitat contabilizó el pasado año más de 10.000 condenas a conductores que habían cometido algún delito contra la Seguridad Vial, y que deja a la autonomía valenciana como la tercera región de España que más sentencias condenatorias acumula.

En total, la Comunitat registró 10.493 hechos delictivos al volante a lo largo del pasado año, buena parte de las 83.796 de las

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

que se contabilizaron en toda España. Sin embargo, la tendencia es al alza, La Fiscalía prevé que este año en toda España se produzcan unas 97.000 condenas por delitos contra la Seguridad Vial, un 13.5 por ciento más que el pasado año, gracias al "esfuerzo de las instituciones implicadas en este ámbito".

Así pues, el 65% de las condenas se dieron por conducir bajo los efectos del alcohol, una actitud que supone la principal causa de siniestralidad. Otro 30% fueron por ir al volante sin permiso.

Las casi 84.000 condenas de 2013 suponen el 37% del total de sentencias condenatorias dictadas en toda España por toda clase de delitos. El 78% de esas casi 84.000 condenas lo fueron en diligencias urgentes, llegándose a conformidad en el 90% de los casos, lo que significa que al menos 58.824 condenas se dictaron y comenzaron a ejecutar en un plazo medio de 48 horas desde la comisión del delito.

El informe de la Fiscalía revela también que la tasa de resolución de estos procedimientos alcanzó el 90 %, y que las sentencias condenatorias dieron lugar a 1.795 penas de prisión, 45.252 penas de trabajos en beneficios de la comunidad, 752 programas de educación vial, 36.335 penas de multa y 58.637 conllevaron la retirada del carné de conducir.

El delito más grave y que más preocupa a la Fiscalía, el de homicidio imprudente, y subrayo que la institución ha presentado 296

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

escritos de acusación en 2013 por este motivo que conllevaron 196 condenas. En al menos 98 casos los procesados ingresaron en prisión.

En 2012, los juzgados dictaron 11.602 sentencias por delitos de tráfico, En 2013 la cifra de condenas descendió hasta las 10.493, mientras que el año pasado bajaron de nuevo: 10.093, según los datos que maneja la Fiscalía. De todas ellas, cerca de siete mil fueron consecuencia de circular ebrios o drogados, un 70 por ciento.

Como hecho significativo se muestra que únicamente el 0,43% de los conductores son condenados penalmente por delitos de tráfico.

8 OTRAS REFORMAS DE IMPORTANCIA

8.1 Los conductores de motocicletas

Otro elemento importante del análisis del impulso del ciclo más importante en lo referente a modificaciones normativas en materia de Tráfico y Seguridad Vial una vez analizado el sistema por puntos y la modificación del Código Penal, eran las motocicletas. Uno de los factores más importantes de siniestralidad en el 2007 fueron los accidentes de motocicleta, un vehículo que por sus condiciones técnicas y el gran uso dado en nuestro país generó un problema al cual, se le intentó dar solución a través de un **Plan Estratégico para reducir el número de víctimas en accidentes de moto**. El contenido del Plan fue consensuado con las principales Instituciones tanto públicas como privadas implicadas en el Sector y derivó en las siguientes actuaciones:

- El Plan, que se desarrollaría desde el 2008 hasta la actualidad, contemplaba la puesta en marcha de 19 medidas urgentes.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Se modificaron los exámenes para la obtención de permisos, y se establecieron un acceso progresivo a la conducción de motocicletas.
- Aumentaron de 14 a 15 años la edad para obtener la licencia de Ciclomotores, que posteriormente pasó a ser permiso AM.
- El plan recogía una mejora en las infraestructuras, señalización y adherencia del pavimento y se invirtieron más 30 millones de euros para cofinanciar con las diputaciones la instalación de guardarrailes en las vías de su competencia
- El plan se estructuraba en 36 medidas. Pero además, para dar una respuesta rápida al problema, se seleccionaron 19 acciones.

Los **antecedentes estadísticos** que motivaron dicho Plan fueron:

- i. Según el European Transport Safety Council en su informe PIN (Panel INdex) 2007, informaba que el riesgo de morir en accidente de tráfico en moto era 17 veces mayor que en turismo.
- ii. Entre 2003 y 2006 las cifras de siniestralidad para todos los vehículos se redujeron en un 24%. En el caso de los ciclomotores el descenso fue del 21%. Por el contrario, en las motocicletas la siniestralidad aumentó un 31%.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- iii. Las cifras de muertos y heridos graves de motocicleta, que no de ciclomotor, aumentaban tanto en zona urbana como en carretera. Entre 2003 y 2006 el número de muertos en carretera había aumentado un 38%; en zona urbana un 12%.
- iv. Si atendemos a la evolución del parque de vehículos, entre 2003 y 2006 el parque de turismos creció un 10%, el de ciclomotores un 9% y el de motocicletas un 35%. Este crecimiento en el número de motocicletas no fue homogénea entre las distintas cilindradas. Así, la de mayor crecimiento, un 79%, fue la de motos de entre 75 y 125 centímetros cúbicos (250.000 motos más), seguido del de motos de cilindradas superiores a 500 centímetros cúbicos que creció un 45% (170.000 motos más) en esos tres años.
- v. En cuanto al número absoluto de víctimas, en 2006 se registraron 481 muertos en motocicleta y 308 muertos en ciclomotor. En ese mismo año, hubo 3.152 heridos graves en motocicleta y 3.185 en ciclomotor.
- vi. La franja con más siniestralidad es la de las motocicletas de 500 cm³ y más, que registraron en 2006 el 75% de las víctimas mortales. En las motocicletas de hasta 125 cm³ murieron el 12% de las víctimas de accidentes de moto.
- i. En julio de 2007 el seguimiento diario de los accidentes mortales en carretera arrojó un incremento del número de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

mueritos en motocicleta del 58% con respecto al mismo mes del año previo.

Una visión compartida por todo el sector de las dos ruedas

Para dar respuesta a este problema la Dirección General de Tráfico constituyó, en el primer trimestre de 2007, un Grupo de Trabajo formado por representantes de los principales implicados en el sector de las dos ruedas: fabricantes, distribuidores, aseguradoras, administraciones locales, asociaciones de usuarios, etc. El objetivo de este grupo ha sido asegurar el máximo nivel de consenso, tanto en el diagnóstico de las causas del problema como en el diseño de las soluciones.

Los miembros del Grupo de Trabajo son los siguientes: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ANESDOR, Asociación Mutua Motera, Ayuntamiento de Barcelona, Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Tráfico, FECAVEM, GANVAM, Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, RACC, RACE y UNESPA.

Los dos **objetivos** del Plan eran:

1. Invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores en nuestras carreteras, pueblos y ciudades.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

2. Conseguir que el número de muertos por cada cien mil motocicletas, que se ha mantenido estable durante los últimos años en torno a 25, inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

Las 36 **medidas** que contiene el Plan se centran en cuatro **ámbitos**:

1. Mejorar la preparación de los motoristas para la conducción segura, tanto en las pruebas de acceso como en la formación complementaria en Seguridad Vial.
2. Reducir los escenarios de alta siniestralidad que afectan a este tipo de vehículos.
3. Combatir las prácticas de riesgo de los conductores de motocicletas y ciclomotores.
4. Adoptar medidas para reducir las consecuencias de los accidentes.

Cada una de las 36 medidas incluye una o varias acciones concretas cuya puesta en marcha se están realizando hasta la actualidad.

Las acciones para 2008

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Con el fin dar una respuesta rápida al problema, el Ministerio del Interior, de acuerdo con el Grupo de Trabajo, seleccionó 19 acciones que implementaron con carácter de urgencia desde principios del año 2008. Entre las que destacaban:

- Incorporar pruebas de circulación para la obtención de los permisos de la clase A1 y A.

Estas pruebas se realizaban únicamente en circuitos cerrados al tráfico, lo que no permite evaluar la preparación del conductor ante situaciones reales en convivencia con los vehículos de cuatro ruedas.

La DGT introdujo en el Reglamento de Conductores la exigencia de pruebas de conducción en circuitos abiertos, que fueron incorporadas durante el año 2008 a los exámenes para nuevos conductores de permisos de motocicleta A, A1 y del futuro permiso A2 que se menciona más adelante.

- Examen teórico y práctico obligatorio para obtener la licencia de Ciclomotores actual permiso AM.

La obtención de la licencia de ciclomotor (permiso AM) requiere la realización obligatoria de pruebas teóricas y de pruebas prácticas de conducción. Hasta esa fecha la obtención de la licencia de ciclomotor no requería la superación de exámenes.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Incorporar conocimientos relacionados con la motocicleta en el programa para la obtención del permiso B.

Se modificaron los contenidos teóricos y las pruebas de aptitud de todos los permisos para conducir vehículos de cuatro ruedas y en especial el permiso B que autoriza a la conducción de turismos. Se incluyeron contenidos para mejorar la convivencia entre vehículos de dos y cuatro ruedas y sobre prácticas habituales de los conductores de cuatro ruedas que suponen un peligro para los motoristas.

- Elevar la edad mínima de acceso a ciclomotores a 15 años.

Esta medida se plasmó definitivamente mediante modificación del Reglamento de Conductores.

- Acceso progresivo a la conducción de motocicletas mediante la transposición de la Directiva Europea.

La transposición de esta Directiva dio lugar a la creación de un nuevo permiso para conducir motocicletas que se denominó A2. El permiso A2 es un permiso “intermedio” entre el actual A1, que posibilita la conducción de motocicletas de hasta 125cc y el actual permiso A, cuya titularidad faculta a la conducción de cualquier tipo de motocicleta (de Vergas y Méndez, 2014).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Campañas de concienciación dirigidas a motoristas y conductores de otros vehículos sobre prácticas de riesgo y convivencia 2R-4R.

Se realizaron diferentes campañas de comunicación y divulgación en relación a este tipo de vehículos.

Se dirigió a los conductores de motos (2R), y a los de vehículos de cuatro ruedas, (4R). El mensaje a los conductores de 2R se orientó a combatir las prácticas de riesgo más comunes y peligrosas: falta de respeto a los semáforos, uso del casco, adelantamientos a turismos, circulación por carriles con vehículos estacionados en doble fila, etc. Para los conductores de 4R se incidió en la vulnerabilidad de las 2R, los beneficios y retos de la convivencia en la vía de diferentes tipos de vehículos y los escenarios de colisión coche-moto más comunes.

- Reforzar las acciones de control y vigilancia durante los fines de semana en carreteras de concentración de motoristas.

Desde 2008 se reforzó la vigilancia y control en zonas donde suele ser frecuente que se concentren, los fines de semana, grupos de motoristas para realizar prácticas de conducción deportiva. Las acciones de vigilancia y control de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que desde esa fecha

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

cuenta con el apoyo aéreo de los helicópteros de la DGT, en el control de dichos vehículos.

- Creación de una partida presupuestaria en la DGT por importe de 30 millones de euros para financiar al 50% la instalación de guardarrailes, los cuales habían sido defendidos por los especialistas de las infraestructuras (Rodríguez, 2007).

Un elevado número de accidentes de motocicleta en carretera se produjeron por salidas de vía en curva. En algunos casos el motorista acaba impactando contra los sistemas de contención, popularmente llamados guardarrailes. Esta acción contemplaba como complemento al plan de mejora de la seguridad de los motoristas del Ministerio de Fomento y de algunas Comunidades Autónomas. Consistió en la instalación de Sistemas homologados de Protección de Motoristas (SPMs) en vías de doble sentido que sean titularidad de las Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consejos Insulares. La instalación de SPMs se articuló mediante convenios bilaterales del titular de la vía con la DGT.

La financiación se realizará a partes iguales por ambos organismos. El presupuesto DGT para el período 2008 - 2010 ascendió a 30 millones de euros.

Como está siendo objeto de esta tesis, vemos como a través de diferentes impulsos para atajar un problema concreto es

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

necesario y su trasposición en una norma jurídica que apoye dichas medidas, dado que sin este refuerzo no sería posible la consecución de los diferentes objetivos. De todo lo comentado en el apartado anterior se aprobó y publicó el RD 64/2008, de 25 de enero, por el que se modificaba el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, en los aspectos comentados en relación a las pruebas de las motocicletas, los requisitos de acceso y el contenido de los diferentes permisos en lo referido a vehículos de dos ruedas. Además dicha modificación que fue el paso previo a la modificación del Reglamento General de Conductores, que ahora abordaremos, se incorporaron a la normativa de Tráfico la eliminación del plazo máximo de cuatro años previsto en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo para poder solicitar la prórroga de la vigencia de los permisos y licencias de conducción sin necesidad de volver a superar las pruebas de control de conocimientos y de aptitudes y comportamientos correspondientes.

Esta previsión otorgaba al simple incumplimiento de un trámite administrativo, cual es la presentación fuera del plazo reglamentariamente previsto de la solicitud para la prórroga de vigencia, unas consecuencias excesivamente gravosas lo cual, además, resultaba incongruente con lo dispuesto en los artículos 16 y 17 del antiguo Reglamento General de Conductores que, respectivamente, fijan el período de vigencia

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de los permisos y licencias de conducción en función de la edad de su titular y de la clase de permiso o licencia de que se trate y condicionan su prórroga a la simple acreditación de que el conductor conserva las aptitudes psicofísicas exigidas para la obtención de las mencionadas autorizaciones. Así, una simple falta de diligencia en el cumplimiento de este plazo de cuatro años desde que el permiso caducó para presentar la solicitud de prórroga, determinaba la necesidad de que el solicitante tuviera que someterse a todas las pruebas previstas para obtener el permiso o licencia de que se trate como si se obtuviera por primera vez.

Desde otro punto de vista, se observaba que las consecuencias derivadas de una solicitud extemporánea de la prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción sean más graves que las que se producen cuando un conductor ha perdido la totalidad de los puntos asignados a su autorización administrativa para conducir como consecuencia de las sucesivas sanciones firmes en vía administrativa impuestas por la comisión de determinadas infracciones graves y muy graves.

La necesaria coherencia del sistema y la adaptación a los principios del permiso de conducción por puntos estableció la posibilidad de que la prórroga de vigencia del permiso o licencia de conducción pueda solicitarse en cualquier momento posterior a la fecha en que caducó.

8.2 El nuevo Reglamento General de Conductores. RD 818/2009

Tras la aprobación de esta gran medida en el año 2008, quedaba pendiente la otra gran reforma que no era otra que la del Reglamento General de Conductores que versaba desde el año 1997 y el cual se aprobó por RD 818/2009 de 9 de diciembre y que analizaré a continuación, con los siguientes puntos.

Necesidad y oportunidad

El antiguo Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, había sido objeto de numerosas modificaciones las cuales eran complicadas y se dilataban demasiado en el tiempo (Marco, 2009), ejemplo, modificaciones como la operada por el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de septiembre de 2004 y para adaptarlo a la modificación introducida por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. El actual Reglamento pretende armonizar la normativa en materia de conductores, excesivamente dispersa, unificando en un solo texto las normas que la regulan. Todo proviene de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción que refunde y sustituye a la Directiva 91/439/CEE, que tiene que ser transpuesta a nuestro ordenamiento jurídico el 19 de enero de 2011 como fecha

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

límite. Asimismo, pretende llevar a cabo una simplificación de los procedimientos administrativos de conductores y dar una nueva estructura al Reglamento, siguiendo la sistemática de otros, como el General de Vehículos, para hacerla más racional (Nieto, 2009), descargando de contenido el articulado, en la medida de lo posible, y llevando a los anexos gran parte de éste (documentación a aportar con la solicitud, modelos, contenido de las pruebas, Códigos armonizados...etc). Esta sistemática facilitará su modificación en el futuro ya que los Anexos se modificarán por Orden como por ejemplo: (Disp.final 3ª). *"El Gobierno podrá regular las condiciones y requisitos de la licencia de conducción acompañada para realizar el aprendizaje en la conducción"*. Como último ejemplo ilustrativo de esta agilidad normativa es la entrada en vigor el 1 de Enero de 2014, de la Orden INT/2229/2013, la cual modifica varios anexos del R. de Conductores e introduce varias novedades que con la anterior situación se hubieran demorado en el tiempo.

Novedades más significativas respecto al Reglamento anterior

Con las ideas señaladas, las principales novedades del actual Reglamento son las siguientes:

i. Permisos de Conducción

Se adecuan a la normativa de la Unión Europea, por ejemplo, la necesidad de tener 24 años para obtener el permiso de la clase D y

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

D+E. La obtención del mismo no implica el C+E, habiéndose obtenido anteriormente el C.

Bajo la tutela de la U.E y ante el preocupante incremento del nº de víctimas motoristas, se introduce una nueva clase de permiso de conducción, con eficacia en todo el espacio comunitario, para motocicletas, el A2, que autoriza a conducir motocicletas de potencia media (potencia máxima de 35 Kw. y relación potencia/peso de 0,2 Kw./Kg). Motos de hasta 500 ccc, aprox.

Se podrá obtener, de manera directa siempre que el aspirante tenga 18 años cumplidos y supere todas las pruebas de control de conocimientos y de control de aptitudes correspondientes (Común+Espec+Destrez+Abierto), o de manera progresiva, siempre que el aspirante sea titular de permiso de la clase A1 con, al menos, 2 años de antigüedad y supere una prueba de control de aptitudes y comportamientos que, en el futuro, podrá ser sustituida por una formación específica (O.M).

La conducción de las motocicletas más potentes (más de 35 Kw.) exigirá poseer el permiso de la clase A. Motos de más 500ccc. aproximadamente. Solo se podrá obtener a través de un acceso progresivo, siempre que el aspirante tenga 20 años cumplidos, sea titular con, al menos, 2 años de antigüedad del permiso de la clase A2 y supere una formación específica (O.M). Esta formación específica se desarrolla por Orden Ministerial 2323/2011, se establecen un total de 9 horas de curso, 3 de teórica y 6 de práctica.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

La habilitación a los titulares de permiso de clase B para conducir ciertos vehículos (los prioritarios cuando circulen en servicio urgente, los que realicen transporte escolar cuando transporten escolares, así como los destinados al transporte público de viajeros de hasta 3500 kg), denominada BTP (el cual se eliminará en enero del 2016). Para obtenerlo es necesario tener una experiencia mínima durante, al menos, 1 año, en la conducción de vehículos que autoriza a conducir el permiso de la clase B y superar una prueba de control de conocimientos específicos. Asimismo, se contempla la posibilidad de suplir la falta de experiencia con una formación específica y la superación de una prueba de control de aptitudes y comportamientos (Abierto).

También se establece la imposición de un nuevo código: el B-96, en los permisos de aquellos conductores que quieran transportar un remolque de más de 750 kilogramos y una MMC 3.500 y 4.250 kilogramos. Ejemplo: caravanas grandes. Algo que se debe tener en cuenta es que este Reglamento de Conductores autoriza con el permiso de la clase B, a la conducción de vehículos turismos + un remolque de menos de 750 Kg., siempre que su MMC no supere los 4250 Kg. Y ante el problema surgido con la caravanas de gran pesaje, también autoriza a llevar remolques de + de 750 Kg. Siempre y cuando la MMC no supere los 3500 Kg.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

ii. Ciclomotores

Se eleva a la categoría de permiso de conducir AM la actual licencia para conducir ciclomotores y cuatriciclos ligeros. Debemos tener en cuenta las licencias antiguas con carácter indefinido, sus titulares deben acudir a las Jefaturas a sustituirlas por el permiso AM correspondientes.

Se establece en 15 años la edad mínima para obtener el nuevo permiso de clase AM, si bien éste no autorizará a transportar pasajeros hasta que su titular haya cumplido los 18 años. A partir del 01/09/2010. Dando así fiel cumplimiento normativo a lo establecido en un principio en la medidas adoptadas para disminuir el nº de fallecidos con vehículos de dos ruedas. Sobre todo en zona urbana. Dado que estaba demostrado el aumento de la siniestralidad de estos vehículos en relación al turismo tomándose como base el índice de actividad (kilómetros recorridos) (Gómez, Camí y Sánchez, 2003 y 2005).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Tabla I-4-Comparativo del Reglamento General de Conductores actual con el anterior respecto a ciclomotores.

	ANTERIOR RGCONDUCTORES	NUEVO RGCONDUCTORES
CICLOMOTORES	Edad 14 años para los expedidos antes del 01/09/2008	Edad 15 años (entra en vigor para moratoria en septiembre de 2010)
Hasta 50 ccc, triciclos y cuadriciclos ligeros. Permiso de conducir AM	Examen teórico y prueba práctica en el circuito cerrado	Examen teórico y prueba práctica en circuito cerrado
	Edad 16 años para transportar pasajeros los expedidos antes del 01/09/2008	Edad 18 años para transportar pasajeros
	Edad 18 años para transportar pasajeros	

Fuente: Elaboración propia.

Otras novedades

- Incorporación de la normativa prevista en la Ley del Permiso por Puntos

Las personas a las que se les haya declarado la pérdida de vigencia del permiso o licencia para recuperar el mismo, deben cumplir como requisito el que haya transcurrido el plazo legalmente establecido, 6 meses o 3 meses si son conductores profesionales, (art 7.1.c). Según el art. 60.4 de la modificación de la LSV 18/2009, establece la recuperación de 6 puntos en vez de cuatro.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Tabla I-5-Comparativo del Reglamento General de Conductores actual con el anterior respecto a motocicletas.

	ANTERIOR RGCONDUCTORES	NUEVO RGCONDUCTORES
MOTOCICLETAS	Examen teórico, prueba en circuito cerrado y en vía abierta al tráfico	Examen teórico, prueba en circuito cerrado y en vía abierta al tráfico
A1 (motos hasta 125cc) Potencia Máxima 11 Kw	Edad 16 años	Edad 16 años
A2 (motos hasta 500cc) Potencia hasta 35 Kw		Edad 18 años o 2 años de antigüedad del A1 + Pruebas o curso de Formación correspondiente (por ORDEN MINISTERIAL)
A (motos de más 500cc) Potencia más 35 Kw	Edad 18 años	Acceso progresivo Edad 20 años, ser titular del A2 con 2 años de experiencia y superar formación específica

Fuente: Elaboración propia.

Se incluye el código 106.4, para reconocer la antigüedad a quienes posean permisos de otros países no canjeables.

En el Registro de Conductores e infractores, figurará el Crédito de puntos de que se dispone (artículo 77.k)

La antelación máxima para poder presentarse a la primera convocatoria de las pruebas de teórico será de tres meses anteriores

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

al cumplimiento de la edad mínima exigida para obtener la clase de permiso o licencia (51.1), o sea que para la segunda prueba sí se necesita tener la edad mínima exigible.

Se eliminan las clases obligatorias de prácticas de AAEE entre las sucesivas convocatorias.

Manteniéndose entre la segunda y tercera un plazo obligatorio de 12 días naturales y a partir de ahí 18 días.

Desparece la obligación de llevar la autorización de ejercicio para los profesores de formación vial, sí deben llevar el distintivo correspondiente. Art.9 de la modificación del REPAC.

Plazos de vigencia de los permisos y licencias de conducción

Plazos y vigencia. Artículo 12

- *(Grupo I) Se establecen para los permisos AM, A1, A2, A, B, B+E y Licencias de conducción: 10 años hasta los 65 años y 5 años a partir de esa edad.*
- *(Grupo II) Se establecen para los de las clases superiores BTP, C, D y sus respectivos E: 5 años, hasta los 65 años y 3 años a partir de esa edad.*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- *Las licencias expedidas antes del RD. 772/1997, de 30 de mayo, estarán sujetas a los periodos de vigencia establecidos en 12.2 (10 años hasta los 65 y 5 años a partir 65 años). (disp. Adicional primera).*

Prórroga de la vigencia. Artículo 13

La solicitud de la prórroga de vigencia podrá presentarse con una antelación máxima de tres meses a su fecha de caducidad. En supuestos excepcionales debidamente justificados, se podrá solicitar con una antelación mayor, computándose el nuevo período de vigencia en estos casos desde la fecha en que se haya presentado la solicitud.

Permiso internacional. Artículos 31, 32 y 33

Es una novedad que venga establecido en el Reglamento. En el caso de los permisos expedidos en los Estados de la UE deben estar inscritos previamente en el RGC.

Declaración de pérdida de vigencia. Artículos 35, 36 y 37

Este procedimiento que anteriormente se regulaba en el artículo 41 ahora viene determinado en el artículo 36. El anterior art. 41.bis se articula en el actual Reglamento en el art. 37, procedimiento de P.V por pérdida de puntos.

Medidas en relación con los titulares de permisos expedidos por otros Estados Miembros de la Unión Europea

Canjes

- artículo 15.- *El titular del permiso de los Estados de la UE que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su periodo de vigencia, de control de sus aptitudes psicofísicas y de asignación de un crédito de puntos.*

Cuando se trate de un permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, su titular deberá proceder a su renovación, una vez transcurridos dos años desde que establezca su residencia normal en España, a los efectos de aplicarle los plazos de vigencia.

En estos casos, una vez superada la prueba de control de aptitudes psicofísicas, continuará en posesión de su permiso de conducción, procediéndose a la anotación en el RGC e Infractores, del período de vigencia que le corresponda según su edad y la clase de permiso de que sea titular.

Cuando se trate de un permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, su titular deberá proceder a su renovación, una vez transcurridos dos años desde que establezca su

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

residencia normal en España, a los efectos de aplicarle los plazos de vigencia. Como novedad establece la Directiva que será a partir de 19 de enero de 2013 cuando se deben computar los dos años, osea que es obligatorio a partir del 19/1/2015.

En estos casos, una vez superada la prueba de control de aptitudes psicofísicas, continuará en posesión de su permiso de conducción, procediéndose a la anotación en el RGC e Infractores, del período de vigencia que le corresponda según su edad y la clase de permiso de que sea titular. En el caso de la Inscripción el ciudadano europeo tiene la posibilidad de mantener su permiso nacional, lo que hacemos es enviarlo a la FNMT para inscribir su NIE en la casilla 13 del reverso. Sus datos quedan registrados así como el periodo de vigencia, el cual se puede consultar a través de los antecedentes que nosotros le damos o bien telemáticamente consultando el Registro de Conductores.

- Artículo 19 -Canje de Oficio.
 1. *Cuando sea necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones.*
 2. *Cuando el titular de un permiso expedido por un Estado miembro de la Unión Europea, residente en España, es sancionado en firme por la comisión de una infracción que detrae puntos, se canjeará de oficio su permiso de conducción.*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

3. *Cuando sea necesario para poder declarar la nulidad o lesividad del permiso.*

- artículo 26 antiguo

“...no será posible el canje de un permiso expedido por un Estado de la UE cuando proceda de canje, cuando el permiso originario proceda de un tercer país con el que España no tenga firmado ningún convenio”

Sin embargo tras la publicación del nuevo Reglamento sí se aceptaron dichas situaciones.

Capacitación Profesional de los conductores: CAP

- ARTÍCULO 4.- Para la conducción de los profesionales.

Para la conducción profesional de los titulares de permisos de las clases que van de C1 a D nos remite al Real Decreto 1032/2007 de 20 de julio por el que se regula la cualificación y formación de los conductores profesionales.

Se incluye la referencia a la Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, en los casos de permisos de las clases C1, C, D1 y D ó complementados con el E, y los efectos que pueda tener el certificado de aptitud profesional.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

La **D.A. 9ª**.- Establece que el Código comunitario “95”, previsto en la Directiva de 2003, con el que se acredita la obligación de obtención del certificado de aptitud, se sustituye por la tarjeta de cualificación del conductor, expedida de acuerdo con el RD 1032/2007 antes citado.

La **D.A. 8ª**.- Hace referencia al límite de radio de acción para los permisos de las clases D1 y D, así como del 101 código nacional, dejando plasmado en la normativa que quedan sin efecto para los permisos obtenidos hasta el 10/09/2008.

- ANEXO I.- Vienen recogidos los Códigos Comunitarios y Códigos Nacionales. Tal y como la normativa anterior, tenemos los códigos 1 a 99 comunitarios armonizados y a partir del 100 los nacionales. Una de las novedades que hay es en el código 106 que hasta ahora tenía 3 apartados: 1) Fecha 1ª expedición. 2) Canje P. militar. 3) Canje p. extranjero. Ahora se añaden 2 puntos más: 4) Es titular de otro permiso extranjero no susceptible de canje en España. 5) Permiso nuevo obtenido tras haber sido declarada la pérdida de vigencia del que tuviera por haber agotado el crédito total de puntos asignados.

Se añade el código 107), Permiso de la clase AM limitado a ciclomotores de tres ruedas y cuadríciclos ligeros y 202)

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

limitación vehículos policiales y 74.1 vehículos de escuelas oficiales de policía...

- Anexo II - Se mantiene el formato cartulina para la expedición LVA y LCM.

Desaparecen los códigos:

- 171) Duplicado del p. de conducción
- 102) Prorrogas dentro de los 4 años
- 103) Los permisos que debían examinarse
- 104) Prorrogas por tiempo inferior establecido.

Lenguas cooficiales

- **D.A. 8ª** - *Se adecua el Reglamento a la realidad práctica en cuanto a que los epígrafes numerados de los permisos y licencias de conducción que se expidan a las personas que tengan su domicilio en alguna Comunidad Autónoma con lengua oficial propia distinta del castellano consten en la lengua oficial de ésta, además de en castellano.*

Red del permiso de conducción de la Unión Europea

- **D.A. 7ª** - Se incorpora el compromiso de prestación de ayuda y el intercambio de información con los demás

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Estados miembros de la Unión Europea sobre los permisos de conducción expedidos, canjeados, sustituidos, renovados o anulados, por cualquiera de los cauces que, en cada momento, estén operativos, hasta que la red del permiso de conducción de la Unión Europea entre en funcionamiento.

- **D.A. 4^a** - Se suprime la autorización especial para conducir vehículos que realicen transporte escolar en la búsqueda de la simplificación administrativa y nos remite a su propia normativa para las condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Así pues, vemos como el Legislador, una vez más, toma conciencia del contexto en el que se desenvuelve y aprueba una norma que intenta armonizar la disparidad de cuerpos legislativos en relación al conductor y centrarlas con armonía en el entorno europeo.

9 CIERRE DE CICLO. LA REFORMA DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL 6/2014. ÚLTIMAS MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN Y DEL CÓDIGO PENAL

9.1 La Ley 18/2009

Llegamos al último capítulo de este estudio, en el que durante el año 2009, con más de treinta millones de vehículos y veinticinco millones de conductores, se generaban, tras las modificaciones señaladas en los anteriores epígrafes, más de 15 millones de procedimientos sancionadores, y se tenía la sensación de que faltaba algo. Desde la implantación del permiso por puntos el 1 de julio del 2006, han sido muchos los cambios en los comportamientos y actitudes de los conductores en nuestras vías, pero faltaba el cierre de un ciclo que comenzaba con la reforma mencionada y que completara el procedimiento sancionador transmitiendo así al ciudadano sensación de justicia y eficiencia sin tener cabida la impunidad del infractor incidiendo esta idea en las cifras totales de siniestralidad.

Esta sensación de impunidad surgía de aspectos diversos del propio procedimiento sancionador, así pues, tal como establece el preámbulo de la ley (Alarcón 2009), resultaba especialmente

significativo que cuando la ingesta de alcohol durante la conducción es especialmente elevada, y tipificada por tanto como delictiva, el reproche jurídico se produce en horas” concretamente 72 horas. Por el contrario, si aquella es menor, y sancionable únicamente en vía administrativa, la firmeza de la sanción y la detracción de puntos que ésta implica se prolonga innecesariamente durante meses, aunque no sea intención del infractor litigar en el procedimiento, como mínimo 5 meses hasta que se ejecutaba la sanción y se pierden los puntos correspondientes. Un factor que convierte en poco eficaz el cumplimiento de la ley es la impunidad total existente ante el incumplimiento (Alonso, 2015).

Para ello la administración propuso una campaña de divulgación en redes sociales, medios de comunicación y web de la DGT, además del correo postal de un tríptico como del permiso por puntos a más de 17 millones de hogares.

Por fin se publicó 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.

9.1.1 La justificación

La irrupción en nuestro ordenamiento jurídico de Leyes tan modernizado- ras como la 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, así como el empleo masivo por parte de los órganos encargados de llevar

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

adelante las políticas de control y vigilancia del tráfico para mantener la senda de la extraordinaria disminución de mortalidad en carretera por accidentes de tráfico durante los últimos años, hace necesario que se configure de distinta forma el actual sistema procedimental de tramitación y gestión en vía administrativa de este tipo de infracciones, razón por la cual la nueva Ley 18/2009, de 23 de noviembre, a través de su Disposición Final Primera ha incorporado una Disposición adicional octava bis a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional octava bis. Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.

Los procedimientos administrativos para la imposición de sanciones por infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se regirán por lo dispuesto en su legislación específica y, supletoria- mente, por lo dispuesto en esta Ley “.

En consecuencia, a partir de la plena entrada en vigor de la 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 en materia sancionadora (*BOE nº 283, de 24/11/2009*), los aspectos substantivos procedimentales determinados en la misma para la tramitación de los expedientes sanciona- dores por vulneración a lo dispuesto en la misma **se regirán, en primer**

término, por lo dispuesto en su propia Ley sectorial, aplicando únicamente lo dispuesto en la Ley 30/92, de RJAP y PAC de forma subsidiaria en todo aquello no especificado en la primera, constituyéndose en consecuencia el procedimiento sancionador en materia de tráfico como un procedimiento especial no vinculado rígidamente a lo dispuesto en esta materia por la citada Ley Básica Procedimental.

9.1.2 Objetivos de la Ley 18/2009

La necesidad de crear un procedimiento especial que huya de excesos formalistas, facilitando una justicia administrativa rápida y eficaz, se fundamenta en varias razones:

- a) Se trata de un procedimiento de carácter masivo, afectado por la existencia en nuestro territorio de más de 30 millones de vehículos, con más de 24 millones de titulares de autorizaciones administrativas para conducir, que anualmente, supone la incoación de entre 15 y 18 millones de expedientes sancionadores por parte de las diferentes Administraciones com- patentes en la materia. Lo que requería una gran especialización en la materia (Gatta, 2009).
- b) La naturaleza veraz y constatable que tienen las pruebas existentes de los hechos en este tipo de expedientes; ya sea por la presunción de veracidad existente en la actuación de los propios Agentes Denunciantes, como por la óptima fiabilidad

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de los aparatos utilizados en la detección de cierto supuestos de infracción (*excesos de velocidad, graduación de alcohol en sangre en conductores de vehículos a motor, medición digital de períodos de actividad o descanso en vehículos de transporte, etc*).

- c) Diversidad de Autoridades con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial, que hacen necesaria la limitación de las posibles disfunciones o desequilibrios en el normal funcionamiento de los criterios adoptados en el conocimiento de dichas infracciones en cualquier lugar del Estado, independientemente de la adecuada utilización de las circunstancias agravantes o atenuantes que afecten a cada caso concreto estudiado.
- d) Profundizar en la idea de la sanción de tráfico como un elemento de seguridad activa en la conducción, evitando la producción del accidente, y persiguiendo, en consecuencia, el comportamiento infractor que suele precederle (*en la mayoría de las situaciones*). Una de las reglas básicas de los países con mejores resultados en siniestralidad es la existencia de un sistema de autoridad de la vigilancia y disciplina del tráfico que funcione, y además, que funcione rápido. No se trata de imponer multas o castigos más altos convirtiéndose el Legislador en el “lobo” (Alonso, 2010), sino de que éstos sean justos y rápidos. En definitiva, si el conductor sabe que el que

la hace, la paga, y la paga rápido, modifica su comportamiento al volante. En resumen, mantener la teoría de que el proceso sancionador ágil y rápido previene el accidente. de vista de la Seguridad Vial (“el que hace la paga la, y la paga rápido”) mejor imposible (de Santiago, 2009).

9.1.3 Novedades más relevantes de la Ley

- La importancia y trascendencia de la reforma del procedimiento sancionador del tráfico establecido en la Ley 18/2009, se refleja en elementos como los cambios en otras normas con rango de ley, ajenas a la de Seguridad Vial, pero que se modifican expresamente con motivo de esta reforma (Seguido, 2009). Por ello se modificaron normativa tan relevante como la Ley del Seguro, la Ley General Tributaria o incluso la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo, tal y como he señalado anteriormente.
- Aunque la reforma del Procedimiento Sancionador ha supuesto lógicamente una total reestructuración del contenido de los Títulos V (*Infracciones y Sanciones*) y VI (*Procedimiento Sancionador*) de la LTSV, igualmente han resultado afectadas otras partes del Texto Articulado, **sobre todo de aquellas referidas a los aspectos genéricos de obligación inherentes al titular del vehículo** respecto de su necesaria toma de conocimiento en todo momento

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

tanto de la situación como de la persona del conductor del vehículo del que es propietario, así como a ciertas prevenciones obligacionales típicas de otras normativas, como la de imponer a los titulares de autorizaciones administrativas el encontrarse al día en el cumplimiento de las sanciones acordadas en su contra para poder efectuar cualquier trámite relativo a las mismas.

- En relación directa con lo anterior aparecen de forma concreta en la nueva redacción dada al Texto legal, **términos y conceptos novedosos** (Fuentes, 2014) **como del de conductor habitual, o el de dirección electrónica vial** que permitirán, en mayor medida, evitar dudas e incertidumbres en el conocimiento de la identidad de los conductores de los vehículos objeto de denuncia; así como en la acreditación final de las efectivas notificaciones y comunicaciones del procedimiento, respectivamente.
- Dentro ya del propio Título V (*Régimen Sancionador*) las modificaciones en las infracciones son de escaso calado, salvo la incorporación de algunas conductas que hasta ahora no se conformaban como infracción grave, así como la inclusión entre las conductas muy graves la utilización de mecanismos (Seguido, 2009) destinados a eludir la vigilancia y control del tráfico. También es relevante la supresión de la suspensión temporal del permiso de conducción.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Aparte de lo anterior, ciertamente una de las modificaciones de mayor entidad (Ayuga, 2010) ha sido la **“homogeneización” de las sanciones a aplicar en excesos de velocidad**, independientemente de la Autoridad que vaya a tramitar los expedientes incoados por aquellos, estableciendo cuadros de multa iguales ante supuestos de infracción idénticos cometidos también en semejantes condiciones y circunstancias.
- Ante la configuración de un procedimiento sancionador específico, el *“iter”* procedimental habrá de ser ligeramente más flexible y rápido, y así, se ha tratado de implantar **un procedimiento dual** coexistiendo y dando cabida igualmente a un nuevo régimen en la práctica de las notificaciones que existan en el expediente, a través de los modernos sistemas telemáticos de comunicación.
- A imagen y semejanza de los que se han venido en llamar en el ámbito penal como *“juicios rápidos”*, se trata de ofrecer al ciudadano, consciente de la comisión de ciertos hechos que supongan infracción, la posibilidad de suscribir un *“pacto”* con la Administración sancionadora, por el cual, si cumple rápidamente con el castigo impuesto –obteniendo con ello el derecho a una rebaja sustantiva de éste permitirá la consecución de una celeridad y eficacia del procedimiento punitivo, que mejorará en último término la justicia

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

administrativa vial, debiendo aceptar como contrapartida última la consideración de firme del procedimiento así terminado, sin posibilidad de pretender la alteración del mismo mediante la interposición del oportuno recurso, que en miras de tal pacto o acuerdo, queda cercenada.

- También se rompe el deber de dictar resolución expresa cuando el ciudadano ha optado por ello. Tendemos a escenificar a la Administración como “el malo” y al ciudadano como “el bueno”. En este caso, la respuesta del legislador surge probablemente como respuesta a esta pregunta: ¿debe la administración volver a dirigirse al infractor (con todo el proceso de trabajo y notificaciones que ello supone) si éste ha optado por desentenderse de la propia administración? (Alastuey y Escurchi, 2011).
- De igual modo, y en relación con el **nuevo sistema de notificaciones adaptado a la realidad actual, con la creación de la Dirección Electrónica Vial y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico**, se pretende huir de la presunta garantía formal de que la notificación ha sido correctamente, a través de sus servicios postales (y sus problemas), (Fuentes, Glez-Tablas, Glez-Manzano, 2012) y la practicada con su publicación en el correspondiente Boletín Oficial (*Estatal, autonómico o provincial*) y Tablón de Edictos (*Anuncios*), **y se da acogida a la real constancia material** de la citada notificación (Cutanda,

2014) que ha sido oportunamente puesta a disposición de su destinatario por las más modernas vías de realización de tal actuación. Es importante matizar que la Dirección Electrónica Vial es un sitio web, un buzón electrónico dentro de la página de la Dirección General de Tráfico, que, una vez activado por el ciudadano (Casado, 2009), permite a las Administraciones sustituir el envío de la notificación postal en formato papel por un documento (PDF) a ese sitio web.

- Asimismo da una **nueva configuración a las llamadas medidas provisionales** destinadas a asegurar el buen fin del procedimiento, y se les une en esta nueva filosofía de evitación de males mayores las llamadas “*medidas de garantía de la seguridad vial*”, tendentes a evitar, p.ej, mediante la prohibición de utilizar el vehículo por parte del conductor infractor que cometió el hecho, en tanto no se dicte resolución definitiva sancionadora en el procedimiento oportuno; que vuelvan a producirse conductas peligrosas repetitivas en parecidas circunstancias a las denunciadas.
- Otro de los elementos del nuevo procedimiento sancionador que constituye una auténtica revolución (Cano, 2010) en el derecho administrativo sancionador, es la supresión del recurso de alzada y su sustitución por el recurso de reposición. La reforma se completa con una nueva regulación de los **requisitos de ejecutividad** de las resoluciones sancionadoras, los cuales permiten aquella de forma

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

inmediata una vez comunicada la oportuna sanción al interesado, efecto principal de considerar que dichas resoluciones agotan “*ab initio*” la vía administrativa, por lo que, desaparece el principal efecto suspensivo del actual recurso de alzada contra las mismas, que es substituido en este ámbito por el recurso potestativo de reposición, todo lo cual va a dotar de una extraordinaria celeridad a todo el proceso, y que igualmente afectará posteriormente a la anotación inmediata de los correspondientes antecedentes, así como al descuento, en su caso, del crédito de puntos afectado por dichas resoluciones firmes.

- En suma, se trata de dotar al procedimiento sancionador de una serie de resortes legales que permitan que cierta sensación de impunidad y permisividad contaminen de forma alarmante las políticas de seguridad vial que en estos últimos años han dado frutos muy esperanzadores en cuanto la evitación de niveles de accidentalidad demasiado elevados así como en la enorme disminución de la mortalidad en el tráfico rodado en nuestro país.

9.2 Especial mención a la reforma de la LSV 6/2014

9.2.1 Introducción

Desde el año 2012 se llevaron a cabo diferentes trabajos de elaboración de una norma que, sin estar tan centrada en los conductores como las analizadas hasta ahora, sí debía establecer una armonización y complementación en diferentes ámbitos de la Seguridad Vial. El objetivo principal de dicha reforma sería la de adaptar algunos de los contenidos de la norma a la realidad actual, aumentando la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, en especial de los más débiles y sancionando de forma más dura las conductas más peligrosas.

Así pues se aprobó la Ley 6/2014, de 7 de abril, (BOE 08/11/2014,) la Ley que modifica el RD Legislativo de la Ley de Tráfico, vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Una vez aprobada por las Cortes la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y transcurrido el plazo legal para su entrada en vigor, el 9 de mayo se inició la aplicación para aquellos preceptos que serán de obligado cumplimiento para los ciudadanos.

9.2.2 Principales reformas

9.2.2.1 Drogas

La Ley prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Esta infracción administrativa está castigada con una sanción de 1.000 euros y la detracción de 6 puntos.

Lo que no cambia es la conducción bajo la influencia de drogas, cuya vía es penal tal y como se recoge en el artículo 379.2 del Código Penal.

9.2.2.2 Alcohol

Se mantiene en 500 euros y la detracción de 4 a 6 puntos la infracción por conducir con tasas de alcohol superiores a las establecidas, Además, serán sancionados con 1.000 euros de multa aquellos conductores reincidentes, es decir, que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por el mismo motivo; así como para aquellos conductores que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida.

Otro de los preceptos que entran en vigor es la obligación que tienen no solo los conductores, sino todos los usuarios de la vía de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

9.2.2.3 Inmovilización de vehículos

Se amplían los casos de inmovilización de vehículos, destacando el que hace referencia a la inmovilización que pueden realizar los agentes si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado al menor que viaja en él.

9.2.2.4 Uso del casco

Los menores de 16 años tanto conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos deben llevar siempre puesto el casco, independientemente de la vía por la que circulen. Para los mayores de 16 años, la ley no cambia. Su uso es obligatorio solo en vías interurbanas, aunque se recomienda su uso también en urbanas.

9.2.2.5 Adelantamiento a ciclistas

Aunque ya lo recogía el Reglamento de Circulación, se eleva de rango normativo con el fin de reforzar la seguridad de los ciclistas, de modo que el vehículo que adelante a un ciclista deberá guardar una separación lateral mínima de 1,5 metros y podrá ocupar parte o

la totalidad del carril contiguo o contrario. Está prohibido adelantar a un ciclista si dicha maniobra puede poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas, que circulen tanto en el mismo sentido como en el sentido contrario al vehículo que se va a adelantar.

9.2.2.6 Detectores de radar

Queda expresamente prohibido usar detectores de radar, aparatos que rastrean mediante ondas la localización de los radares. El quebrantamiento de esta prohibición está tipificado como infracción grave lo que supone una sanción de 200 euros y la detracción de 3 puntos.

Se mantiene también la prohibición de los inhibidores que son los que pueden anular o modificar el funcionamiento de los radares. Los que si están permitidos son los avisadores, aparatos que cuentan con una base de datos con la posible ubicación de los radares.

9.2.2.7 Atropello de especies cinegéticas

En los accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas con carácter general, la responsabilidad será del conductor del vehículo. Cuando el atropello del animal sea consecuencia directa de una acción de caza mayor, el responsable será el propietario del terreno y si es por falta de reparación del

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

vallado o de la señalización, el responsable será el titular de la vía donde se haya producido el atropello.

9.2.2.8 Nuevas infracciones

Pasan a ser infracciones la caída de la carga de un vehículo creando peligro para la Seguridad Vial; la realización de obras en la vía sin la comunicación previa a la autoridad responsable del tráfico; incumplir las condiciones de circulación de una autorización; impedir las labores de control de los centros de enseñanza y de reconocimiento de conductores y causar daños a la infraestructura debido al exceso de masa o dimensiones de un vehículo.

Además de estas novedades, también entra en vigor la posibilidad que tienen los agentes de no tener que notificar la denuncia en el acto, siempre y cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor.

También se establece que los plazos de alegaciones de las denuncia y de pago de sanciones con descuento es de 20 días naturales.

9.2.3 Necesidad de desarrollo reglamentario

9.2.3.1 Preceptos que necesitan de un desarrollo normativo

Además de lo visto en los epígrafes anteriores, la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial introduce nuevos preceptos que todavía no entran en vigor porque necesitan un desarrollo normativo posterior, este desarrollo normativo se realizará principalmente por la próxima modificación del Reglamento General de Circulación aprobado por RD 1428/2003 de 21 de Noviembre.

Entre esos preceptos, los más importantes son:

- La prohibición de la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo a los menores en función de su edad o talla. Desarrollo en el Reglamento de Circulación. Que va a dar origen al apartado siguiente.
- Los cambios relacionados con los límites máximos y mínimos de velocidad para conductores, vehículos y vías tienen que tener también su desarrollo normativo en el Reglamento de Circulación.
- La restricción de acceso o de circulación por carreteras urbanas e interurbanas a determinados vehículos por motivos medioambientales. Desarrollo legislativo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- La modificación de las restricciones o limitaciones para conducir en los procesos oncológicos recogidos en el Reglamento de Conductores. Hasta ahora no podían conducir. La Ley lo que establece es que se tendrá en cuenta el informe que emita el oncólogo responsable para ver las limitaciones o posibles restricciones del paciente para ponerse al volante. Desarrollo por Orden Ministerial.
- La obligación de los extranjeros residentes en España de matricular sus vehículos en nuestro país. Desarrollo Reglamento de Vehículos.
- La prohibición de exportar a terceros países los vehículos que no cumplan los requisitos tanto de seguridad como medioambientales. Desarrollo en Reglamento de Vehículos.
- El procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infractores de tráfico cuando circulen en España con un vehículo matriculado en otro estado de la Unión Europea, diferente al nuestro.

En relación a las aptitudes psicofísicas que deben tener los conductores el próximo desarrollo reglamentario modificará algunas de las aptitudes exigidas para la conducción de vehículos, en concreto las referidas a las enfermedades neurológicas y al síndrome

de apnea obstructiva del sueño. Asimismo, para dar cumplimiento al mandato al Gobierno contenido en la Disposición final tercera de esta Ley, se reformará el apartado 5 del anexo IV del Reglamento General de Conductores, referido a los trastornos hematológicos. Completando y armonizando así los cuadros de aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o licencia de conducción. Todo ello adaptándose a las peculiaridades de cada etapa (Ozcoidi, 2004).

9.3 Modificaciones del Reglamento General de Circulación y del Código Penal

9.3.1 Real Decreto 667/2015

El 1 de octubre de 2015 entra en vigor la modificación del Reglamento General de Circulación, aprobada por el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados. Siguiendo la línea establecida desde el 2007, donde las lesiones constituyen la principal causa de muerte infantil en Europa, con una incidencia dos veces superior a la muerte por cáncer y ocho veces a las producidas por enfermedades respiratorias (González, 2007).

Esta modificación normativa incorpora al ordenamiento interno, entre otras, las previsiones de la Directiva de ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

Por otra parte, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 establecía como reto específico el de “Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil” (reto número 3). Algo que ya estaba implantado en países como Suecia desde los años noventa (Gómez 2003).

9.3.1.1 Objeto de la modificación reglamentaria

La modificación del artículo 117 del Reglamento General de Circulación, tiene como objeto principal contribuir a aumentar la seguridad y la protección de los menores de edad, y con ello reducir la gravedad de las lesiones que pudieran sufrir en caso de accidente. Por este motivo se da prioridad al objetivo de reforzar la protección de los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros cuando viajen en un vehículo de hasta nueve plazas incluido el conductor, estableciéndose la obligación de que ocupen los asientos traseros, salvo en los siguientes supuestos:

- Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
- Cuando los asientos traseros ya se encuentren ocupados por menores de edad.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Cuando no sea posible la instalación en los asientos traseros de todos los sistemas de retención infantil.

Únicamente en dichas circunstancias excepcionales podrán los menores ocupar un asiento delantero del vehículo, pese al riesgo que ello supone (Pérez 2009), debiendo utilizar en todo caso un sistema de retención infantil homologado adaptado a su talla y peso. Este punto ha sido analizado en profundidad debido a su importancia demostrándose la trascendencia de éstos (Esparza, 2009).

Por otro lado, se incluye una precisión con respecto a los dispositivos de retención infantil, para exigir que su utilización se realice conforme a las instrucciones (Sancho, 2007) que haya facilitado el fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Debiendo éstos estar debidamente colocados (Vera 2009). Dichas instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar los dispositivos de retención de forma segura.

Finalmente, un objetivo añadido a la modificación reglamentaria es también simplificar la redacción del precepto, aportando mayor claridad que para reducir las dudas de interpretación que se han suscitado en los últimos años, en un asunto de especial importancia para la Seguridad Vial.

9.3.1.2 Excepciones y exenciones

Con la nueva redacción del precepto se establece como criterio básico que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán viajar en los asientos traseros de los vehículos y deberán ir asegurados con el correspondiente dispositivo de retención infantil homologado adaptado a su talla y peso.

Junto al principio general se establecen una serie de excepciones para cuando las circunstancias fácticas no permitan el cumplimiento estricto del criterio básico. Por este motivo, se permite que viajen en el asiento delantero los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros cuando el vehículo no disponga de asientos traseros, como en los casos de ciertos vehículos históricos y vehículos biplaza, o en los vehículos mixtos adaptables en los que solo se utilizan los asientos delanteros por transportar la carga en la parte trasera. Estas excepciones concretas se suman a las que recoge también el propio precepto: cuando todos los asientos traseros estén ya efectivamente ocupados por otros menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros, o cuando no sea posible instalar en los asientos traseros todos los sistemas de retención infantil por no existir espacio físico suficiente en el vehículo, incluyéndose en éste último supuesto aquel en el que no pudiera colocarse en los asientos traseros ningún dispositivo de retención infantil.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Los cambios incluidos en esta modificación no afectan a las exenciones previstas en el artículo 119 del Reglamento General de Circulación, entre las que se encuentran las referentes a los taxis cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, a los que se permite transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

9.3.1.3 Responsabilidad

En relación a la responsabilidad por la comisión de estas infracciones se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a. No utilización de cinturón de seguridad. En los casos de infracciones relativas específicamente el no uso de cinturón de seguridad, la responsabilidad por la infracción recae en el autor del hecho, ya sea el conductor del vehículo o el ocupante del mismo, de conformidad con el régimen de responsabilidad dispuesto tanto en el artículo 11 apartado 4, como el artículo 47 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

En los supuestos de menores de edad, el artículo 69.1.b) del texto articulado establece la responsabilidad solidaria

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

derivada de la multa impuesta de los padres, tutores, acogedores o guardadores legales o de hecho, por este orden.

- b. No utilización de sistemas de retención infantil. En estos supuestos, la responsabilidad por la infracción recae en el conductor del vehículo, excepto cuando se trate de conductores profesionales, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 69.1.a), último párrafo, y 11.4, ambos del citado texto articulado.

Como consecuencia de todo lo expuesto, se procedió a modificar la Relación Codificada de Infracciones para adecuarla a este cambio normativo, quedando los supuestos de infracciones al artículo 117 del Reglamento de Circulación, como se muestran en la tabla del Anexo I de esta Instrucción. Las opciones para denunciar conforme a esta tabla entrarán en vigor el día 1 de octubre de 2015.

9.3.2 Ley Orgánica 1/2015

Ante la entrada en vigor de la reforma del Código Penal de 1995 por LO 1/15 y su incidencia en materia de Seguridad Vial, cabe destacar que los artículos 379 a 385 del Código Penal no experimentan modificación alguna, siendo su pena idéntica y por tanto incardinables en la categoría de delitos menos graves en virtud de lo previsto en los artículos 13.2 y 33.3 del Código Penal.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Quedan despenalizados los homicidios y lesiones que se puedan producir por imprudencia leve en el ámbito de la conducción de vehículos de motor y ciclomotores, que el legislador deriva a la jurisdicción civil.

Siempre dentro del mismo ámbito, serán **constitutivos de delito**:

- El homicidio por imprudencia grave (art 142.1 CP) y las lesiones causadas por imprudencia grave (art 152.1 CP) con resultado lesivo previsto en los artículos 147.1, 149 o 150 del CP, en las que se mantiene la posibilidad de causación por imprudencia profesional.
- El homicidio cometido por imprudencia menos grave (art 142.2) y las lesiones a causa de imprudencia menos grave (art 152.2 CP) cuyo resultado lesivo está previsto en los artículos 149 y 150 del CP, quedando excluidos por tanto aquellos supuestos en los que mediando imprudencia menos grave, se produzcan lesiones descritas en el art 147 del CP.

Los delitos de este último apartado tienen la categoría de leves y solo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o su representante legal.

Asistencia a juicios

En virtud de lo establecido en la Circular 1/15 de la FGE, los Fiscales asistirán al enjuiciamiento de los delitos leves semipúblicos siguientes:

- a. Homicidio por imprudencia menos grave del art 142.2 del CP producidos por la circulación de vehículos de motor y ciclomotores.
- b. Lesiones por imprudencia menos grave del art 152.2 CP en relación con el art 149 CP en los casos señalados en el apartado anterior

Según la Circular 1/15 de la FGE, los Fiscales se abstendrán de intervenir:

- a. En las lesiones por imprudencia menos grave del art 152.2 CP en relación con el art 150 del CP
- b. En los daños por imprudencia grave del art 267 CP

Establecidos estos criterios, la modificación en el ámbito de los delitos Contra la Seguridad Vial más novedosa, consiste en la introducción de una tercera categoría de imprudencia, la imprudencia menos grave, junto a las ya conocidas imprudencias leves y graves.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

La interpretación de lo que puede considerarse como imprudencia menos grave es de crucial importancia a la hora de efectuar la calificación jurídica de los hechos, sin embargo por ser nueva en nuestra legislación, no se cuenta lógicamente con ninguna interpretación jurisprudencial de la misma, por lo que se debe efectuar un estudio de cada caso concreto al hilo de los distintos estudios efectuados en la materia dentro de las Jornadas de Fiscales de Delegados de Seguridad Vial, para determinar en cada caso el tipo de imprudencia cometido y con su resultado determinar, si el hecho es punible, pena a imponer, cauce procesal e intervención del Ministerio Público, todo ello con aplicación de los criterios establecidos anteriormente, estando pendiente la emisión por la FGE, de las correspondientes Instrucciones o Circular sobre la materia.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO II. ANÁLISIS EPIDEMIOLÓGICO

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO II. ANÁLISIS EPIDEMIOLÓGICO

10 DEFINICIONES

Tal y como se establece en la línea la Subdirección General de Pólicas Viales de la DGT, se ha aprobado la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Esta Orden publicada en el BOE del 29 de noviembre de 2014 entró en vigor a partir del 1 de enero de 2015 y dejó sin efecto la Orden de 1993. Aunque como ha pasado en otras ocasiones se siguen utilizando algunos términos hasta la normalización de las definiciones de la nueva Orden.

La orden INT/2223/2014, como su antecesora, ordena los procedimientos y los plazos del envío de los datos al Registro, establece los formularios a rellenar, las comunicaciones de datos previstas y define los indicadores que forman parte del registro y los que además configuran la estadística de accidentes.

Las diferencias más importantes respecto de las definiciones establecidas en la OM de 18 de febrero de 1993 son las siguientes (Zori, 2014):

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Nueva denominación de los heridos graves y heridos leves, que pasan a denominarse heridos con hospitalización superior a veinticuatro horas y heridos con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas, respectivamente.
- Los fallecidos en accidente de tráfico en los siguientes 30 días se conocerán utilizando las bases de datos de mortalidad, lo que evitará la utilización de factores de corrección.
- Se redefine el accidente mortal, teniendo en cuenta los fallecidos durante 30 días y no exclusivamente los que fallecían en las 24 horas.
- Se define el accidente de tráfico grave.

En lo referente al accidente de tráfico con víctimas, son aquellos que reúnen las circunstancias siguientes:

- a. Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.
- b. Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- c. Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo es la recogida en el punto 4 del anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se incluyen también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Muchos son los especialistas que han afirmado que la vigilancia de las lesiones producidas por tráfico comporta numerosas dificultades metodológicas debido, entre otras razones, a la falta de criterios consensuados de definición de cada caso (Pérez, Seguí-Gz. Arrufat, Babería, Cabeza, Cirera....Santamariña-Rubio, 2014). Desde el año 2011 se realiza un nuevo método de cómputo, de forma que en una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico, los cuales siguen siendo fuente principal de suministración de datos (SIRAT 2014), con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos graves que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda.

Aquellos heridos graves que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos graves que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior.

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos graves en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos graves tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 fue del 80% y en 2013 del 76%.

La aplicación de este método ha permitido que el factor de corrección afecte cada vez a un porcentaje menor de registros, de forma que los datos de los fallecidos a 30 días reflejan mejor la realidad que antes de su utilización (Zori, 2015).

11 DATOS ESTATALES DE ACCIDENTALIDAD

11.1 Datos de accidentalidad generales. Comparativa histórica

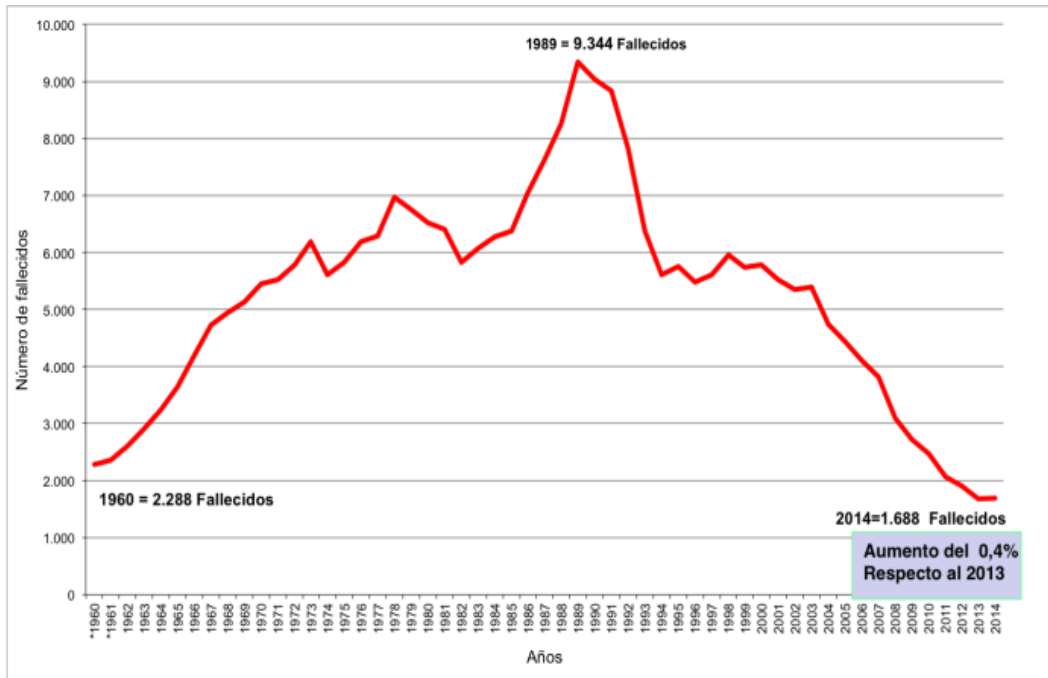
Se va a realizar a continuación una comparativa de los datos históricos de accidentalidad a nivel estatal.

Se puede observar en la Figura II-1 cómo se han reducido los fallecidos por debajo de los niveles de los años 60. Aumentado desde esa fecha hasta los 9.344 fallecidos de 1989, hasta los 1.688 del año 2014. Lo que supone un descenso del 82%. Debemos hacer mención que el censo de conductores era de 2 millones aprox. y de un1 millón de vehículos en los años 60 frente a los más 26 millones del C.C y más 31 del PA en el 2014.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II-1-Evolución histórica de los fallecidos a 30 días en España periodo 1960-2014.

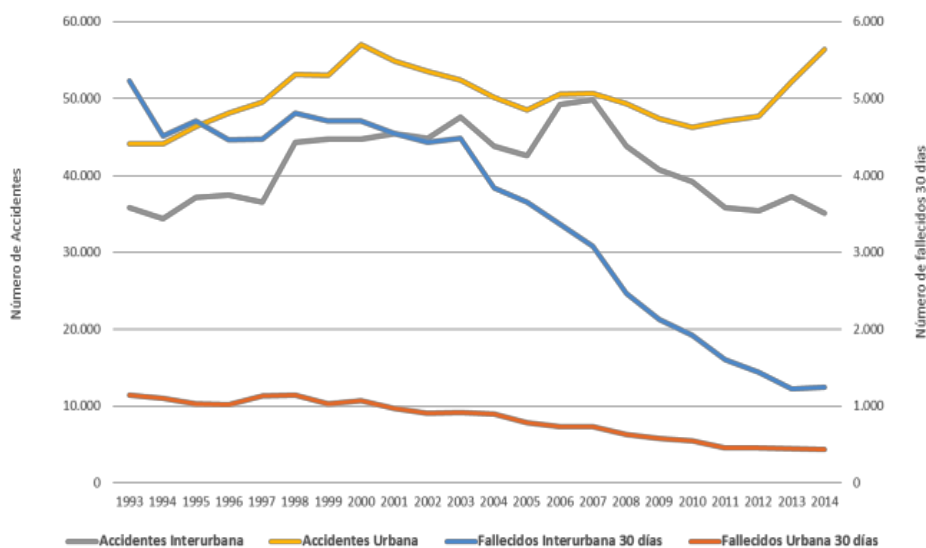
Evolución histórica, Fallecidos a 30 días, España 1960-2014



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Figura II-2-Evolución de los accidentes y fallecidos en vías interurbanas y urbanas en el periodo 1993-2014.

Evolución de los accidentes y fallecidos en vías interurbanas y urbanas. 1993- 2014

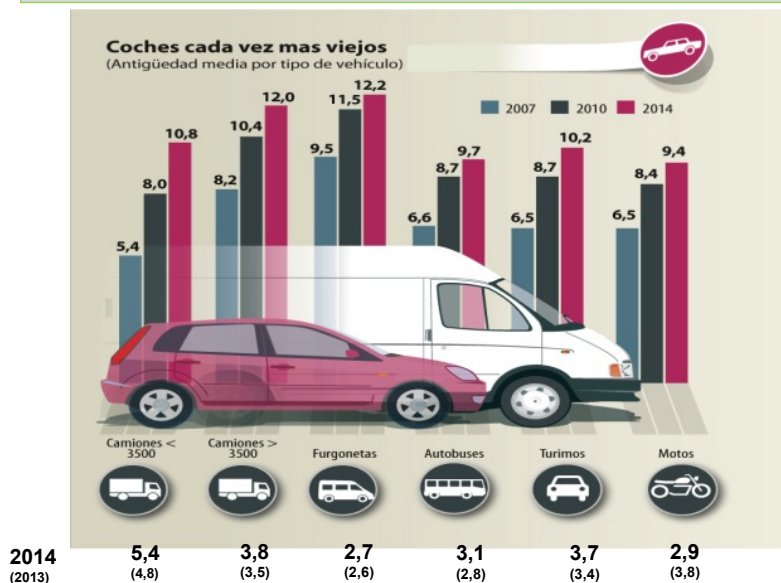


Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

En la Figura II-2 se observa cómo han aumentado los accidentes urbanos en los últimos años, mientras que los interurbanos han bajado. A este dato debemos significar el acceso progresivo al registro de accidentes y su transmisión de datos de muchos ayuntamientos que antes no lo hacían.

Figura II-3-Antigüedad media por tipo de vehículo año 2014.

Antigüedad media por tipo de vehículo. Año 2014



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Pese a las grandes medidas que se están llevando a cabo por el Legislador para renovar el parque móvil, principalmente PIVE (Licandro y Sampayo 1997); (Rincón, 1998); (Estevan, 2005); (García, 2013); (Pérez, 2015) y reciclajes de datos en el Registro de Vehículos Estatal, se muestra claramente cómo el PA sigue siendo muy antiguo. En el VII Congreso nacional de la Carretera expertos de la DGT ha estimado que en 2020 un 90% de los coches estarán conectados a internet con sistemas de fabricación. Se avecina el coche 'smart' con un sinfín de posibilidades. Por ejemplo, conocer la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

posición exacta de un vehículo para enviarle advertencias sobre atascos. Pero esto también permitirá vigilar con precisión los excesos de velocidad. La duda es obvia. ¿Aceptarán los conductores semejante nivel de control? (VIICNC, 2015).

11.2 Datos de accidentalidad generales. Comparativa última década

Se presenta a continuación la comparativa de los datos de accidentalidad a nivel estatal para los últimos diez años.

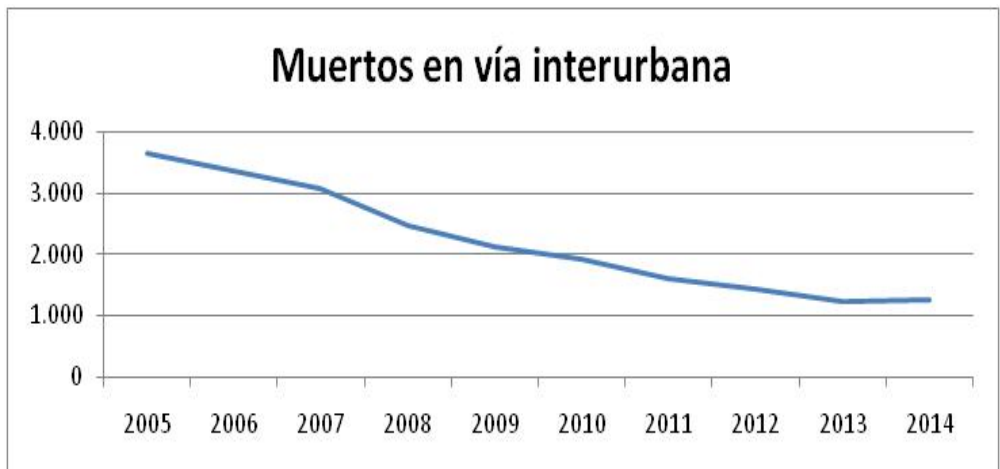
Tabla II-1-Tabla comparativa de fallecidos en última década a nivel estatal.

	Muertos - Interurbana	HG - Interurbana	% Positivos alcoholemias - ATGC	% Vehículos ligeros autovías RCE >140 km/h	% Fallecidos sin cinturón en interurbana	Fallecidos en motocicleta (interurbana + urbana)
2005	3.652	14.920	2,55	6,09	32	472
2006	3.367	14.763	2,47	3,87	29	481
2007	3.082	13.201	2,16	3,61	26	632
2008	2.466	11.077	1,85	2,9	23	495
2009	2.130	8.748	1,76	2,16	22	438
2010	1.928	7.642	1,79	2,37	23	386
2011	1.603	6.825	1,79	1,69	22	348
2012	1.442	6.044	1,71	1,88	24	303
2013	1.230	5.182	1,63	1,98	22	301
2014	1.247	4.834	1,6	1,78	23	287

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Figura II-4- Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas durante la última década en España.

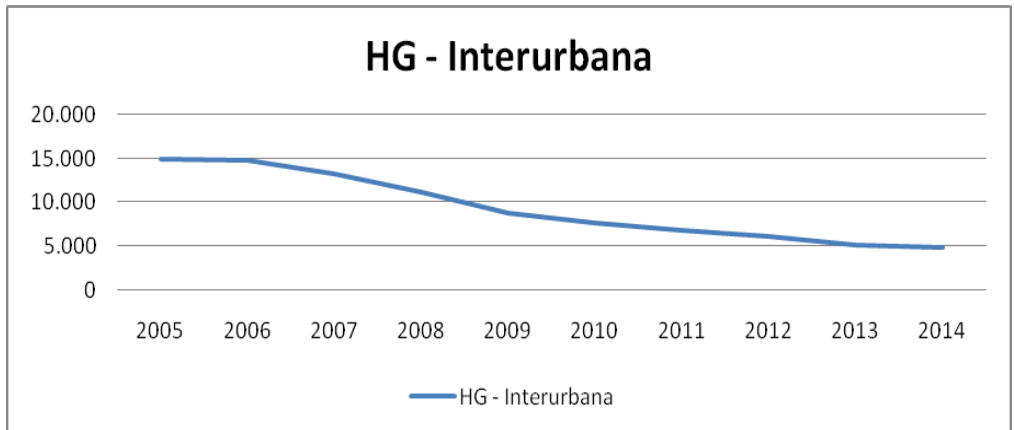


Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Como puede observarse, los fallecidos en carretera se sitúan en 2014 en con un descenso del 65% respecto al 2005.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II-5- Evolución del número de heridos graves en vías interurbanas durante la última década en España.

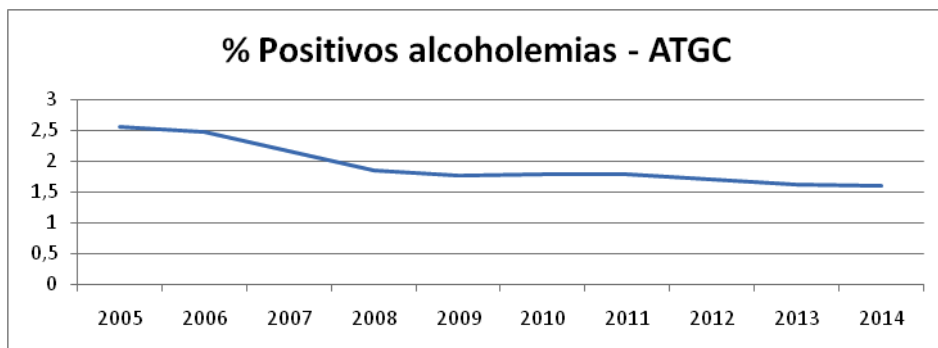


Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Así mismo, los heridos graves en vías interurbanas también han descendido de 14.920 en el año 2005 a 4.834 año 2014, lo que supone un descenso muy significativo del 68%.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 6- Evolución del porcentaje de positivos en los controles de alcoholemia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante la última década en España.

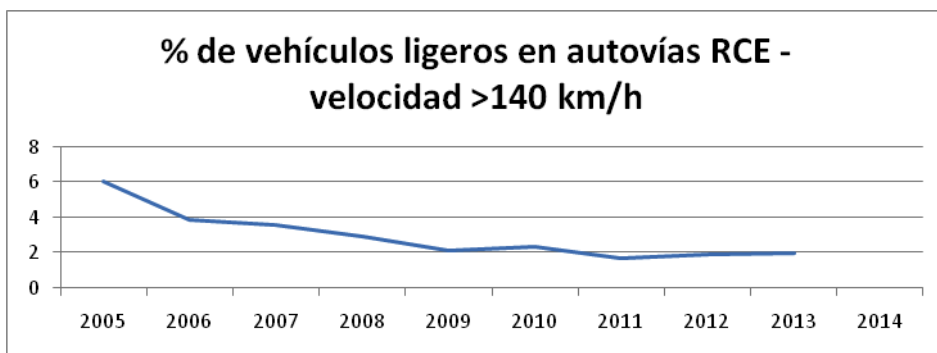


Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Pese a ser uno de los factores concurrentes en la accidentalidad en nuestras vías los accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de morbilidad y mortalidad en los países desarrollados (Montoro, 1997); (del Rio y Álvarez, 2001); (Gómez, Álvarez y del Rio, 2002), destacamos que el porcentaje de positivos a nivel estatal ha descendido en la última década del 2.55% al 1.6%.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 7- Evolución del porcentaje de vehículos ligeros con velocidad superior a 140 km/h en autovías de la Red de Carreteras del Estado durante la última década en España.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

También se puede afirmar que la velocidad ha descendido en nuestras carreteras, concretamente del 6.09% en 2005 al 1.78% en 2014.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

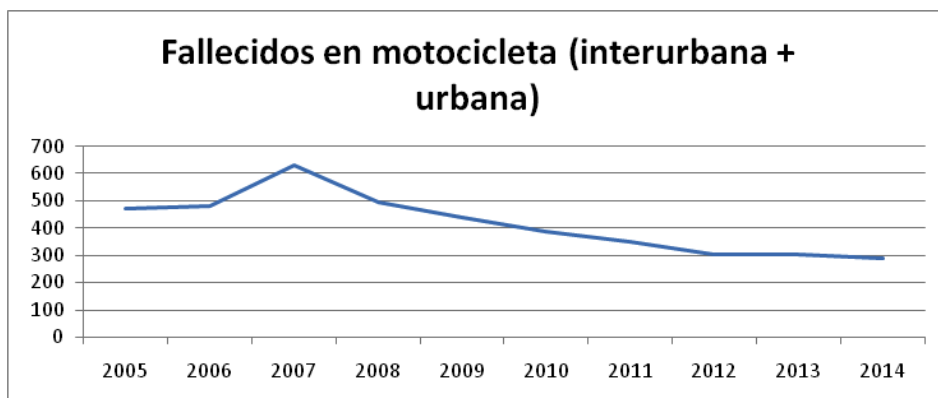
Figura II- 8- Evolución del porcentaje de fallecidos sin cinturón en vía interurbana durante la última década en España.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Vemos como se ha variado el comportamiento en los conductores respecto al cinturón, destacando que el 32% de los fallecidos en carretera no llevaban el cinturón en 2005, respecto al 23% en 2014.

Figura II- 9- Evolución de los fallecidos en motocicleta en vías interurbana y urbana durante la última década en España.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015). Elaboración propia.

Por último podemos destacar la evolución ascendente del 2005, con 472 fallecidos hasta el 2007 con 632. Y como con la aplicación de las medidas descritas en el epígrafe III del capítulo I, la tendencia es descendente de los fallecidos de los últimos años, en concreto desde 2007(472) hasta 2014 (287), con una bajada del 54.5% de motoristas fallecidos en nuestras carreteras.

11.3 Datos de accidentalidad de los últimos años

Antes de profundizar en los datos de la siniestralidad hay que destacar que en 2014 el parque de vehículos se situó en 30.976.047,

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

en el año 2005 estaba compuesto por 27.257.276 vehículos (ver Figura A- 4).

Como viene siendo habitual en los últimos años, el parque automovilístico continúa envejeciendo, lo que supone que más de la mitad de los turismos que circulan por carretera tienen diez años y medio o más, hecho que incrementa el riesgo de fallecer o resultar herido grave al compararlo con los accidentes ocurridos en vehículos de menos de cinco años de antigüedad. En el caso de los fallecidos, la edad media de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales fue de 12,1 años en vías interurbanas y en de 13,3 en vías urbana.

El censo de conductores en 2014 se situó en 26.217.202, cifra algo inferior al año anterior que fue de 26.401.660. En 2007 figuraba en el Registro de Conductores e Infractores era de 22.777.657. Además, se sigue observando un envejecimiento paulatino de los conductores, que avanza en paralelo al envejecimiento de la población. El 13 % de los conductores tiene 65 o más años.

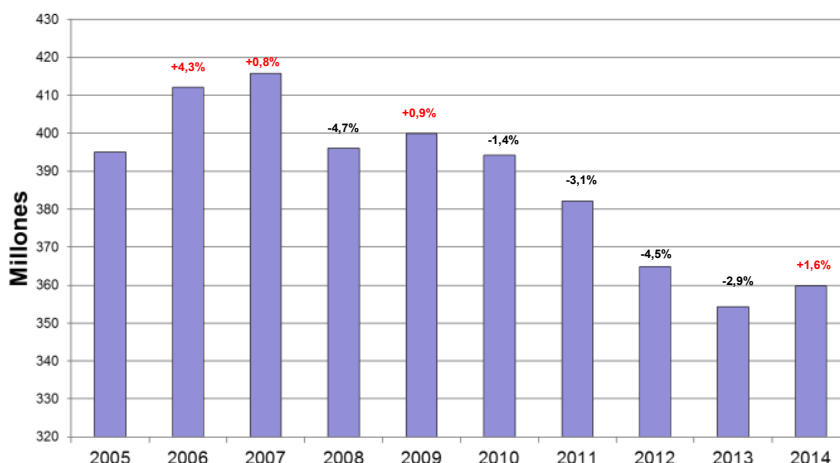
En lo que se refiere a la red viaria, se estima que hay más de 660.000 km. de vías, de las cuales más de 489.000 son urbanas cuya titularidad corresponde a los ayuntamientos y más de 165.567 a vías interurbanas, de las cuales el 2% (3.036 km.) corresponden a autopistas de peaje; el 7% (11.682 km.) a autopistas libres o autovías; el 1% (1.640 km.) de carreteras de doble calzada y 149.209 km (90%) al resto de vías convencionales. Además, 2014 ha sido el año en el

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

que se ha producido un aumento de 1,6% de los desplazamientos de largo recorrido respecto al año anterior, situándose en 359,8 millones de desplazamientos, tras descensos continuados desde 2009.

Figura II- 10-Estudio evolutivo de movimientos de largo recorrido en España. Periodo 2005-2014.

Estudio evolutivo movimiento largo recorrido, España 2005-2014

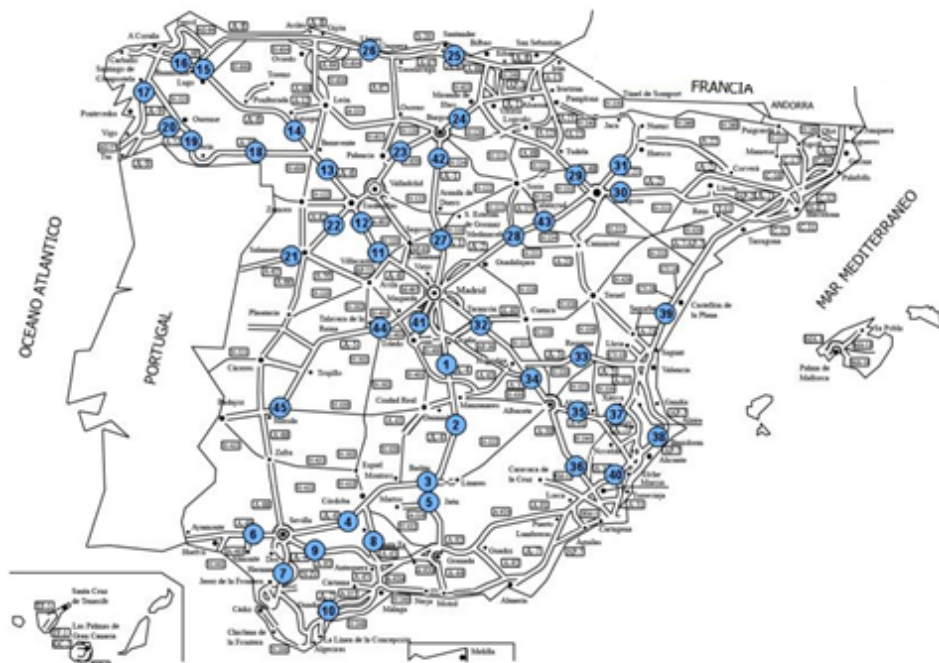


Etiqueta de datos: % de aumento o descenso en relación al año anterior

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 11- Puntos de medida del Estudio evolutivo de movimientos de largo recorrido en España. Periodo 2005-2014.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Figura II- 10 (ver Tabla A-1 y Tabla A- 2), se ha producido desde 2010 un descenso abrupto del número de movimientos totales de largo recorrido en España. Las posibles razones que pueden influir en las variaciones del factor de los desplazamientos por carretera son variadas, pero sin duda uno nos viene a la cabeza de forma inevitable, la crisis. Sobre este motivo cabe destacar que, nada

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

tienen que ver las matriculaciones (aunque hubieran bajado) con el uso del vehículo, puesto que aunque no se vendan muchos vehículos nuevos la gente sigue pudiendo usar los que ya tenía en su poder. Además que durante estos últimos años la venta de coches de segunda mano ha crecido casi un 40%, respecto al 2007. (DGT, 2015), siendo el coche el vehículo más utilizado en los desplazamientos. (Aparicio, 2012)

Desde el punto de vista puramente económico sí existe una tendencia natural que con las crisis se produzcan menos desplazamientos y que, por tanto, se reduzcan las posibilidades de sufrir un accidente. Pero también hay que poner encima de la mesa, sin embargo, que el estrés producido por la situación económica y el menor mantenimiento de los vehículos, a pesar de no estar cuantificado, también son elementos que pueden producir repuntes de siniestralidad, todo ello en línea con lo comentado por el estudio “Los conductores españoles ante la *crisis* 2011” (Fesvial, 2011).

11.3.1 Características de la accidentalidad 2013- 2014

Se analizan a continuación la accidentalidad y sus principales características durante el periodo 2013-2014.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II-12- Accidentes y víctimas en función del tipo de vía.

Accidentes y víctimas en función del tipo de vía

(p) Datos de 2014 provisionales.

FALLECIDOS	Tipo de vía	2014	2013	Var 2014/2013
Vías interurbanas	Autopistas (p)	65	63	2
	Autovías (p)	226	227	0%
	Resto vías (p)	956	940	2%
	TOTAL	1.247	1.230	1%
Vías urbanas	TOTAL	441	450	-2%
TOTAL	TOTAL	1.688	1.680	0%

HERIDOS NO HOSPITALIZADOS	Tipo de vía	2014	2013	Var 2014/2013
Vías interurbanas	Autopistas (p)	3.310	3.612	-8%
	Autovías (p)	12.786	12.842	0%
	Resto vías (p)	32.597	34.866	-7%
	TOTAL	48.693	51.320	-5%
Vías urbanas	TOTAL	68.365	63.314	8%
TOTAL	TOTAL	117.058	114.634	2%

HERIDOS HOSPITALIZADOS	Tipo de vía	2014	2013	Var 2014/2013
Vías interurbanas	Autopistas (p)	250	268	-7%
	Autovías (p)	762	815	-7%
	Resto vías (p)	3.822	4.099	-7%
	TOTAL	4.834	5.182	-7%
Vías urbanas	TOTAL	4.740	4.904	-3%
TOTAL	TOTAL	9.574	10.086	-5%

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	Tipo de vía	2014	2013	Var 2014/2013
Vías interurbanas	Autopistas (p)	2.278	2.456	-7%
	Autovías (p)	8.475	8.712	-3%
	Resto vías (p)	24.394	26.129	-7%
	TOTAL	35.147	37.297	-6%
Vías urbanas	TOTAL	56.423	52.222	8%
TOTAL	TOTAL	91.570	89.519	2%

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

En 2014, seis de cada diez accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, concentrándose, sin embargo, los accidentes con víctimas mortales en vías interurbanas.

- **Interurbana:** El año pasado el 38% (35.147) de los accidentes de tráfico con víctimas tuvieron lugar en las vías interurbanas, lo que supone un descenso de la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

accidentalidad de un 6% respecto al año anterior, una bajada de un 7% y 5% en los heridos graves y leves respectivamente y un aumento de un 1% en el número de fallecidos.

En estas carreteras se produjeron el 74% de las víctimas mortales (1.247), de las cuales 956 fueron en vías convencionales.

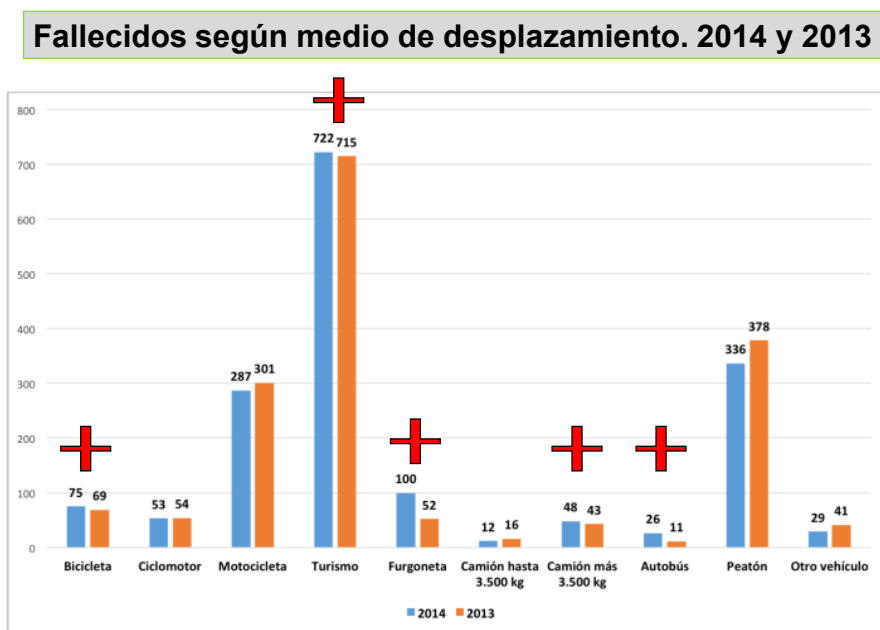
- **Urbana:** En las vías urbanas se produjeron 56.423 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 441 personas (el 26% del total), 4.740 resultaron heridos hospitalizados y 68.365 heridos leves. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas y el de heridos leves creció un 8%, por el contrario el número de fallecidos disminuyó en 9 personas y el de heridos hospitalizados en 164.
- **Temporalidad:** Como viene siendo habitual en los últimos años, el 66% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedieron en días laborales y en un 63% de estos, en accidentes ocurridos entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. El número medio diario de fallecidos fue de 4,6
- **Tipo de accidente:** La salida de vía con un 32% de los fallecidos (548) y el atropello al peatón con 18% (310) de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

los fallecidos fueron en 2014 los tipos de accidentes mortales más frecuentes.

•

Figura II- 13- Comparativa de Fallecidos según medio de desplazamiento años 2013 y 2014.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Destaca en estas graficas el aumento de los fallecimientos de los peatones respecto al año 2013.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- **Dispositivos de seguridad:** El 23% de los fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta en vía interurbana (171 de 746) no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del accidente y 23 de los 76 fallecidos en turismo o furgoneta en vías urbanas tampoco lo llevaban puesto. En el caso del casco, 11 de los 287 motoristas fallecidos no lo llevaban puesto, 4 de ellos en vías interurbanas y 7 en urbana. En el caso del ciclomotor, 9 de los 53 fallecidos no hacían uso del mismo.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II-14-Comparativa de víctimas registradas entre fuentes sanitarias y DGT.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Vemos a través de estas pirámides la gran diferencia existente entre los datos de la DGT y la de las fuentes sanitarias. Diferencias que justifican la nueva nomenclatura y recuento de las víctimas en accidentes de tráfico comentada anteriormente.

Figura II-15-Características de los fallecidos y heridos hospitalizados en España 2014.

Características, España 2014

	Fallecidos	Heridos hospitalizados
Edad	2% ≤14 a; 59% ≥ 45 a	4% ≤14 a; 45% ≥ 45 a
Sexo	76% hombres	70% hombres
Hora/día	63% de 8 mañana a 8 tarde; 66% de lunes a viernes	69% de 8 mañana a 8 tarde; 69% de lunes a viernes;
Tipo de usuario	62% conductores; 20% peatones	63% conductores; 20% peatones
Tipo de vehículo	43% turismos; 17% motocicleta; 3% ciclomotor; 4% bicicleta, 9% vehículos mercancias*	31% turismos; 27% motocicleta; 7% ciclomotor; 7% bicicleta, 6% vehículos mercancias
Tipo de vía	74% vías interurbanas; 57% vías convencionales; 26% urbana	50% vías interurbanas; 40% vías convencionales, 50% urbana
Tipo colisión	32% salida vía	20% colisión lateral y frontolateral y 22% salida vía
No uso de cinturón	23% en vía interurbana y 23 (de 76) en vía urbana	9% en vía interurbana y el 18% en vía urbana
No uso de casco	Motocicletas, 2% en interurbana y 7 de 99 en urbana Ciclomotor 4 (de 21) en interurbana y 5 (de 32) en urbana	Motocicleta <1% en interurbana y 2% en urbana Ciclomotor 9% en vía interurbana y 8% en vía urbana

*55 muertos de mas en vehículos mercancias (y 15 de mas en autobús)

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Es interesante destacar que según la OMS, la mitad de las personas que mueren por lesiones producidas por accidentes de tráfico en todo el mundo (1.24 mill) son "usuarios vulnerables de la vía pública", es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. (OMS, 2015)

Figura II-16-Factores concurrentes de accidentes de tráfico 2013-2014 (1).

Factores concurrentes, evolución 2014-2013

	2013	2014
Cinturón de seguridad		
Fallecidos en turismos y furgonetas que no usaban cinturón, vías interurbanas	22%	23%
Fallecidos en turismos y furgonetas que no usaban cinturón, vías urbanas	21 (de 75)	23 (de 76)
Casco		
Fallecidos en motocicleta que no usaban casco, vías interurbanas	4%	2%
Fallecidos en motocicleta que no usaban casco, vías urbanas	14 (de 98)	7 (de 99)

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015)

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 17- Factores concurrentes de accidentes de tráfico 2013-2014 (2).

Factores concurrentes, evolución 2014-2013

	2013	2014
Velocidad		
Accidentes mortales con la velocidad como factor concurrente	22%	16%
Porcentaje de vehículos denunciados en controles de la ATGC	3,5%	4,0%
Alcohol		
Porcentaje de conductores fallecidos con presencia de alcohol (>0,3g/l)	28,9%	26,2%
Porcentaje de pruebas positivas en controles preventivos	1,7%	1,6%
Drogas		
Porcentaje de conductores fallecidos con presencia de drogas	15,3%	13,4%
Porcentaje de pruebas positivas en controles preventivos	47,6%	34,7%

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Respecto a los dispositivos de Seguridad el 23% de los fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta en vía interurbana (171 de 746) no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del accidente y 23 de los 76 fallecidos en turismo o furgoneta en vías urbanas tampoco lo llevaban puesto. En el caso del casco, 11 de los 287 motoristas fallecidos no lo llevaban puesto, 4 de ellos en vías

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

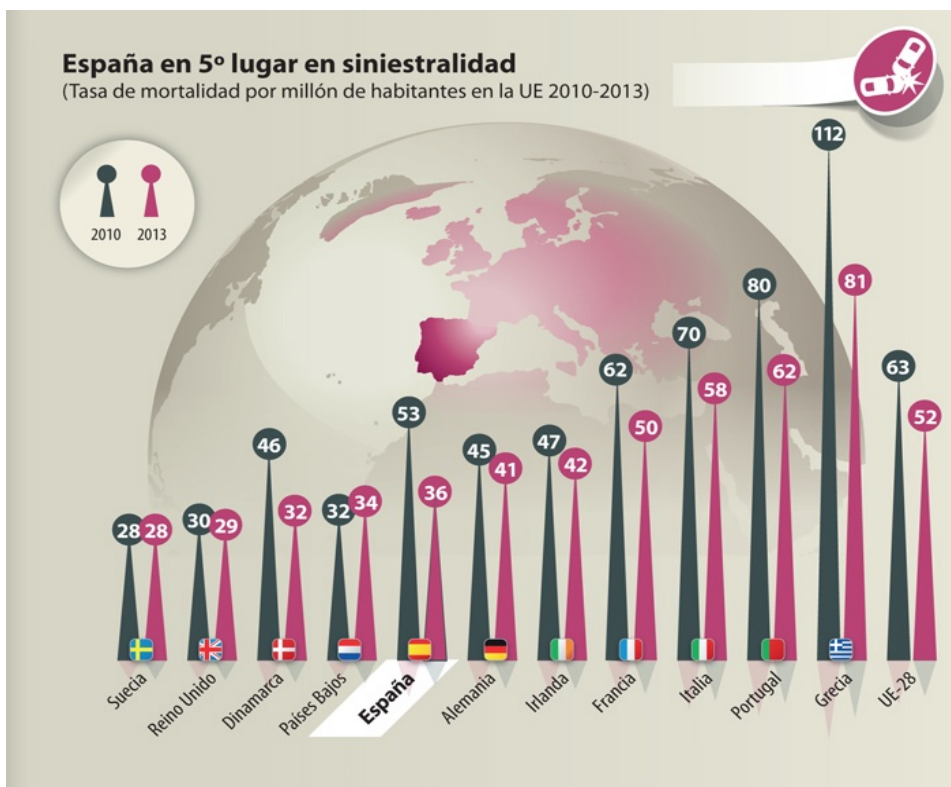
interurbanas y 7 en urbana. En el caso del ciclomotor, 9 de los 53 fallecidos no hacían uso del mismo. Respecto a la Velocidad, en España, con los datos ya consolidados de 2014, más de 7.000 accidentes con alguna víctima tuvieron la velocidad inadecuada como factor concurrente, convirtiéndose dicho elemento en el componente fundamental que determina la mayor o menor incidencia en la siniestralidad Vial, la gravedad y el grado de lesión de las víctimas en caso de accidente de tráfico. Además, en el caso de los accidentes mortales, en un 16% de ellos, la velocidad fue un factor concurrente (Pineda, 2014). (Nota de prensa accidentalidad. DGT, 2015)

11.3.2 Datos accidentalidad. Contexto europeo

A nivel europeo, se resume en la Figura II-18 la comparativa de tasas de mortalidad por millón de habitantes en la Unión Europea para distintos países en el periodo 2010-2013.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II-18-Comparativa Europea de tasas de mortalidad por millón de habitantes en la UE 2010-2013.

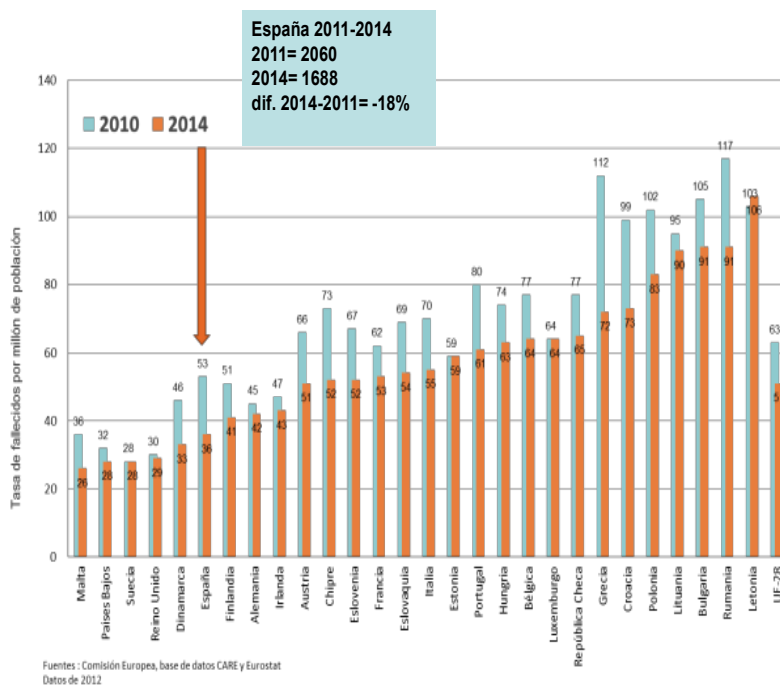


Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 19-Tasas de mortalidad por 1.000.000 de habitantes en distintos países de la UE en el periodo 2010-2014.

Tasas de Mortalidad por 1.000.000 de habitantes. UE 2010- 2014.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

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

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

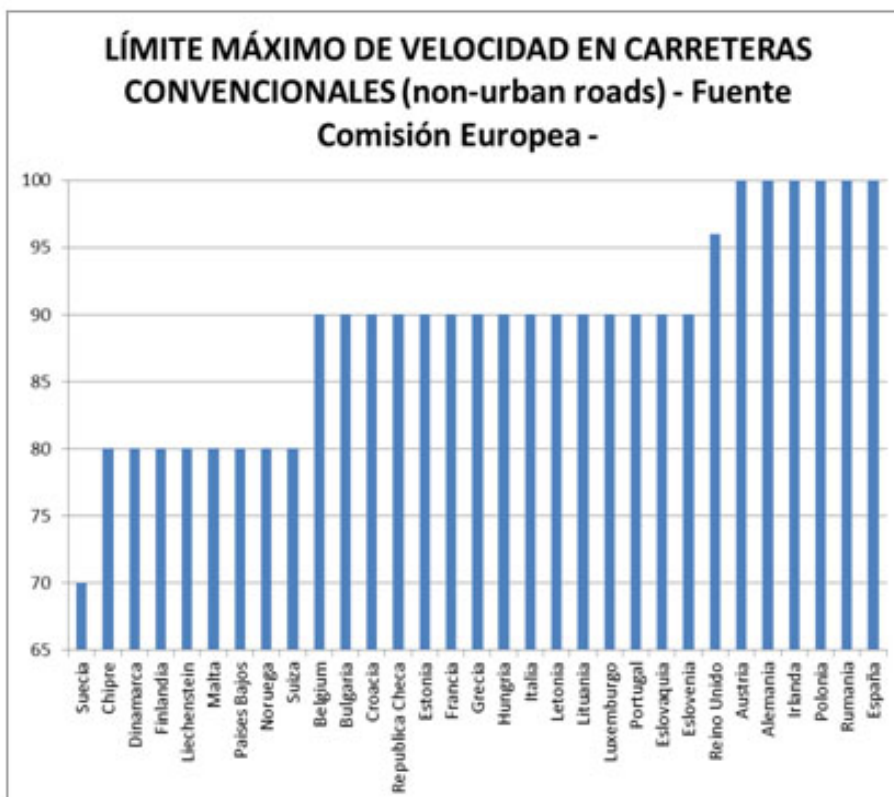
situaba a España lejos de aquellos países con los mejores resultados en Seguridad Vial, Suecia, Reino Unido y los Países Bajos.

Estos datos, siguen situando a España en la quinta posición en el ranking europeo por tasa de víctimas mortales, con 36 fallecidos por millón de habitantes, consiguiendo así un objetivo fijado para el 2020, muy por debajo de la tasa europea que se sitúa en 52 y por delante de países como Francia, Alemania, Italia o Finlandia. Además se confirma el dato que entre 2011 y 2013, en España, murieron 1,4 ciclistas por millón de población, la mejor tasa de toda Europa (Nicolás, 2015).

Es muy destacable como España ha recortado su número de víctimas mortales en accidentes en carretera casi un 70% desde 2001. Siendo unos de los países europeos que más porcentaje de fallecidos ha reducido en estos últimos años.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura II- 20-Límite máximo de velocidad en carreteras convencionales en países de la Unión Europea.



Fuente: ETSC, Informe 2015.

Uno de los factores concurrentes en los accidentes de tráfico de la U.E es la velocidad, por ello se está planteando fijar unos límites máximos en carreteras secundarias. Por ejemplo, España es junto con otros 4 países (todos ellos con peores tasas de mortalidad por accidente de tráfico que nosotros) de los pocos países que tienen

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

limitadas algunas carreteras convencionales a 100km. Las velocidades máximas en estas vías en la mayoría de los países de la Unión Europea es de 90km y 80 Km, incluso hasta 74 km/h en las carreteras Suecas, líder mundial en materia de Seguridad Vial.

Tabla II-2-Indicadores de mejora de la Seguridad Vial.

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2013	Cifra 2014	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes (1)	59	36	36	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923	10.086	9.574	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil (2)	12	4	2	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	316	360	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	182	213	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	349	310	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad ¹	1,2	1,5	1,6	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	72	71	0
9. 20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.811	2.870	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	285	277	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170	100		119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l ²	6,7%	4,1%	No disponible. Estudio periódico	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv.90) 16,4% (conv.100)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv. 100)

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

En esta tabla se muestran los objetivos de mejora de la Seguridad Vial que se recogen en la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020. De los 13 indicadores recogidos, España ya ha

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

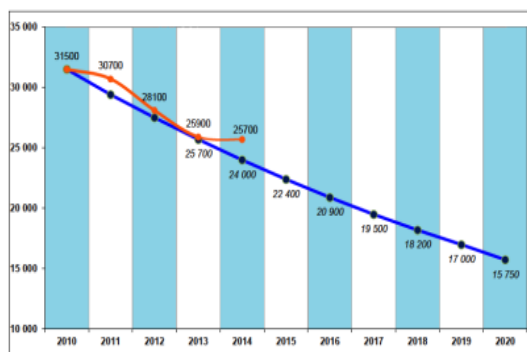
conseguido 5 de ellos (en verde), con varios años de adelanto sobre la fecha prevista (2020).

Figura II- 21-Comparativa de fallecidos en accidentes de tráfico en la Unión Europea (28 países miembros) periodo 2010-2020.

Comparativa UE



Road fatalities in EU-28 2010-2020



Diferencias 2014-2013

Francia	+3,7%
Alemania	+0,9%
Reino Unido*	+2,1%
Suecia	+3,8%
Países Bajos	0%
Dinamarca*	-4,2%

* Dato estimado
Fuente: IRTAD

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Por último cabe destacar que, pese a los buenos resultados obtenidos estos últimos años, en muchos países de la U.E las cifras

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

de accidentalidad (ETSC Report, 2015) de fallecidos ha aumentado en el año 2014 respecto al 2013. Algo que ha sucedido también en España.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

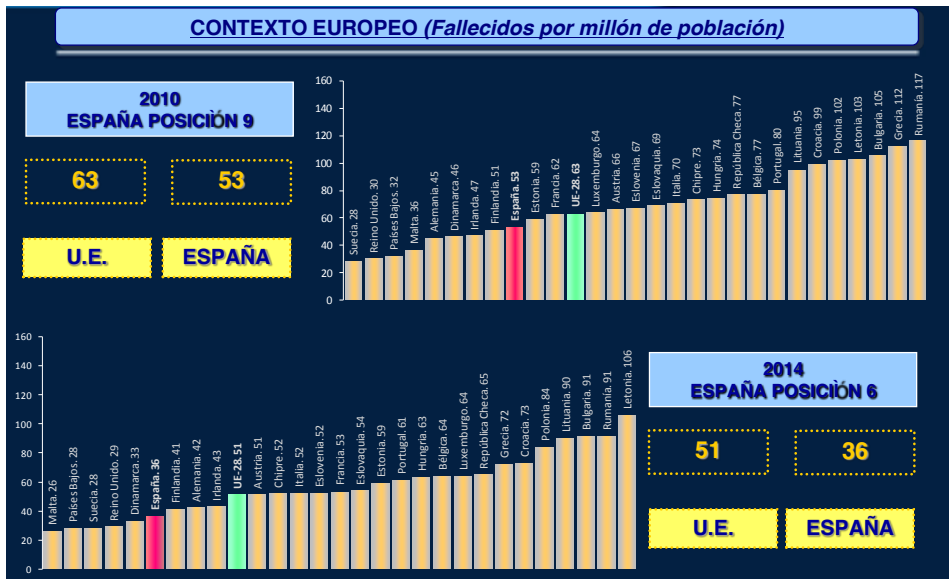
12 DATOS COMUNIDAD VALENCIANA. SINIESTRALIDAD VIAL 2014 (Datos a 30 días).

12.1 Contexto europeo

Tal y como se observa en la Figura II- 22 de fallecidos por millón de población, España en el año 2010 ocupaba la novena posición dentro de los 28 países miembros, con una tasa de 53 fallecidos por millón de habitantes, tasa 10 puntos por debajo de la Europea, que se situaba en 63. En el año 2014, España ocupaba la quinta posición de entre los países miembros, con una tasa de 36 fallecidos por millón de población, tasa 15 puntos por debajo de la UE, que se situaba en 52.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

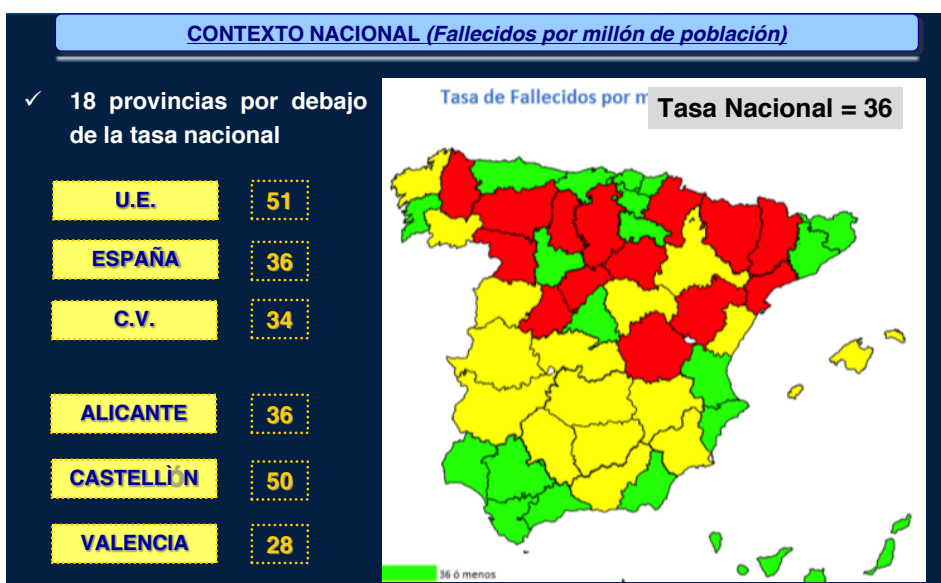
Figura II- 22- Contexto Europeo. Fallecidos por millón de población.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

12.2 Contexto nacional

Figura II- 23- Contexto Nacional. Fallecidos por millón de población.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

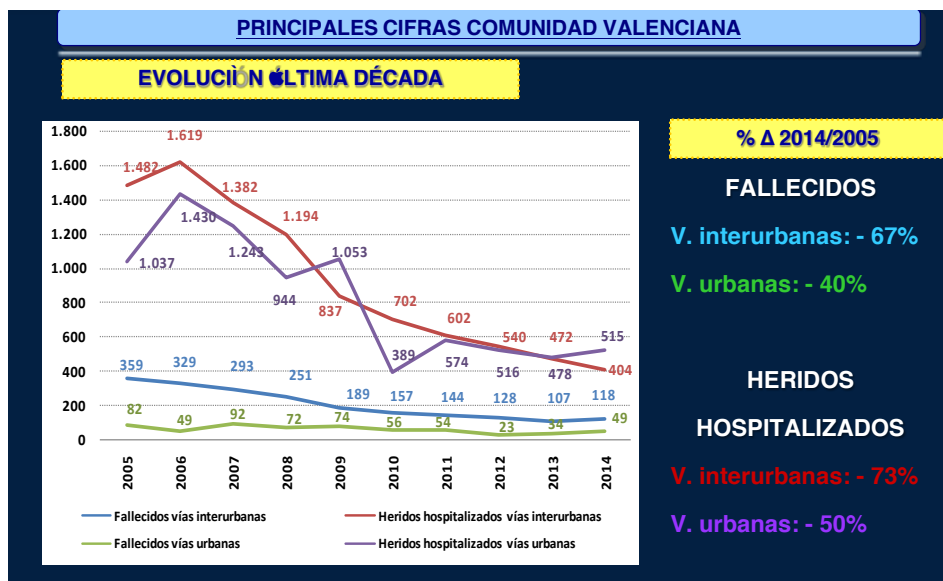
La tasa de fallecidos por millón de habitantes para 2014 en la Comunidad Valenciana se sitúa en 34 (por debajo de la tasa nacional, que se sitúa en 36).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

La provincia de Castellón tiene una tasa de 50 fallecidos por millón de población (por encima de la tasa nacional), la de Alicante tiene una tasa de 36 fallecidos por millón de población (igual a la tasa nacional), y la provincia de Valencia, 28 fallecidos por millón de población (por debajo de la tasa nacional).

12.3 Evolución última década

Figura II-24-Evolución de las cifras de accidentalidad, concretamente número de heridos y de fallecidos, en la última década en la Comunidad Valenciana.



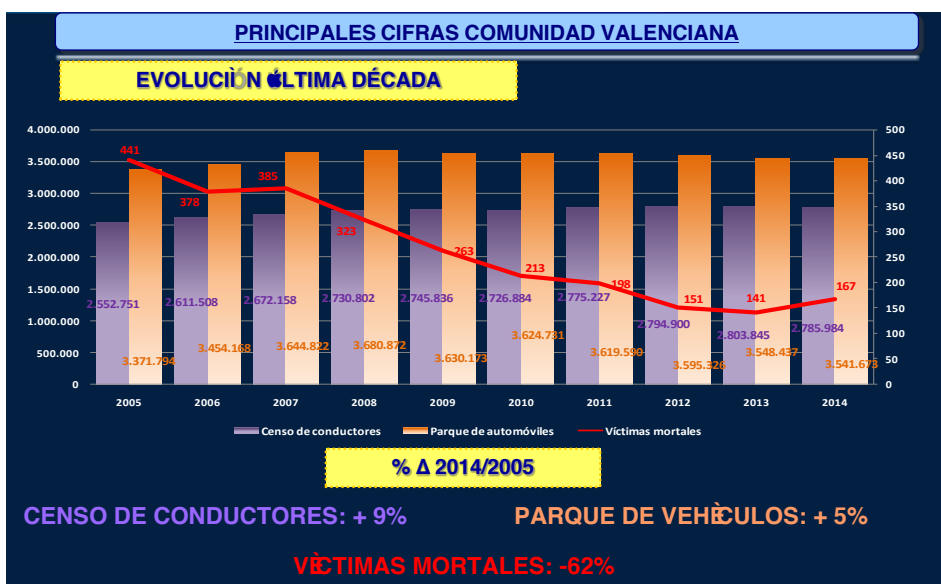
Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Por lo que respecta a la evolución en la última década (2014-2005), el número de fallecidos por accidente de tráfico ha descendido un 67% en vías interurbanas y un 40% en urbanas.

El número de heridos hospitalizados desciende un 73% en vías interurbanas y un 50% en urbanas.

Figura II- 25- Evolución de las cifras de accidentalidad en la última década en la Comunidad Valenciana.



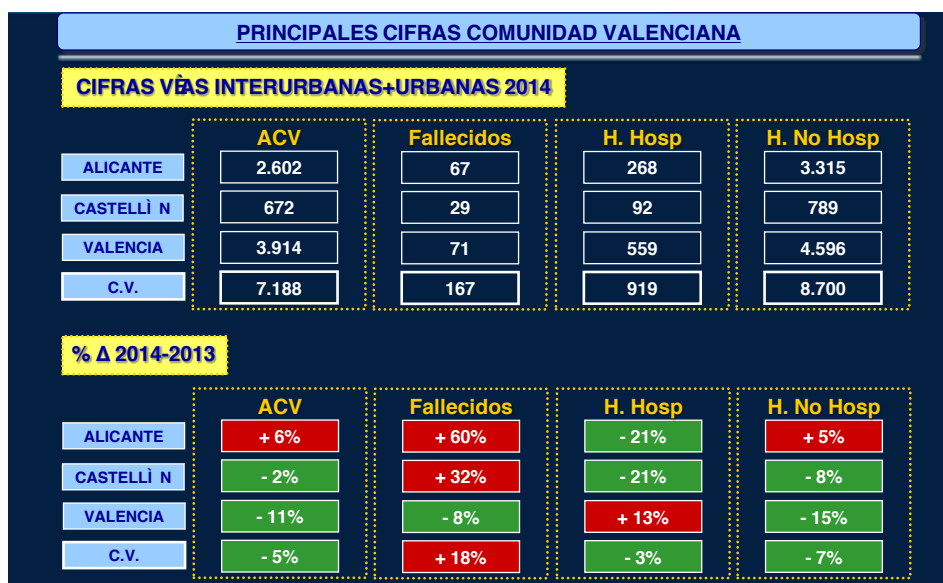
Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

También es muy significativo que pese al aumento del censo de conductores y Parque automovilístico, el porcentaje de las víctimas mortales de estos últimos diez años en la Comunidad Valenciana, ha descendido en un 62%. Todo ello, debemos hacer la precisión que dicha comunidad soporta un gran número de desplazamientos por su carácter de corredor mediterráneo.

12.4 Últimos años

Figura II- 26- Evolución de las cifras de accidentalidad en los últimos años (2013-2014) en la Comunidad Valenciana.

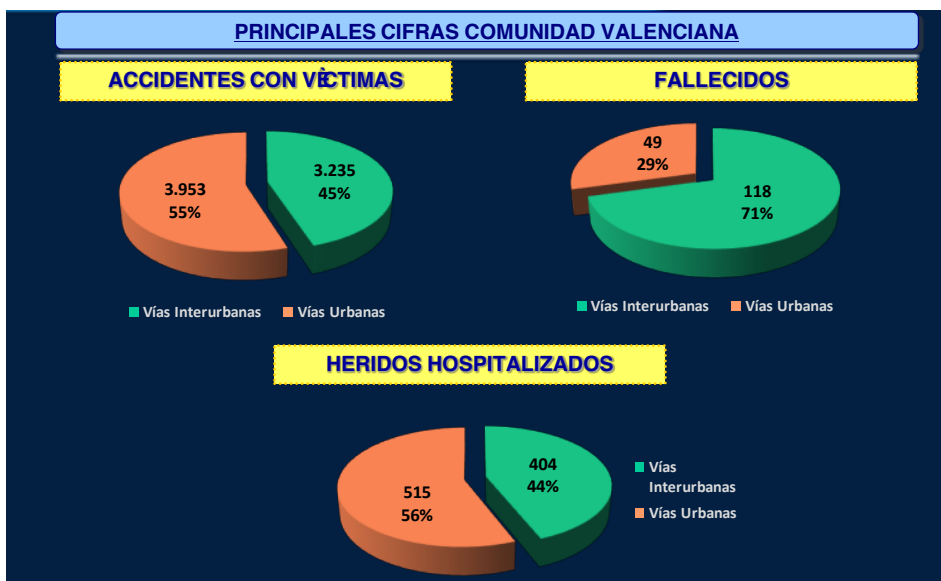


Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

En 2014, se registraron en la Comunidad Valenciana 7.188 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 167 personas (contabilizadas a 30 días), 919 heridos hospitalizados, y 8.700 heridos no hospitalizados. Supone, respecto al año anterior, un descenso de un -5% en los accidentes con víctimas, un -3% en los heridos hospitalizados y un -7% en los no hospitalizados, habiéndose incrementado, sin embargo, el número de víctimas mortales en un 18% con respecto al año anterior.

Figura II- 27- Comparativa de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en la Comunidad Valenciana en carreteras urbanas e interurbanas.

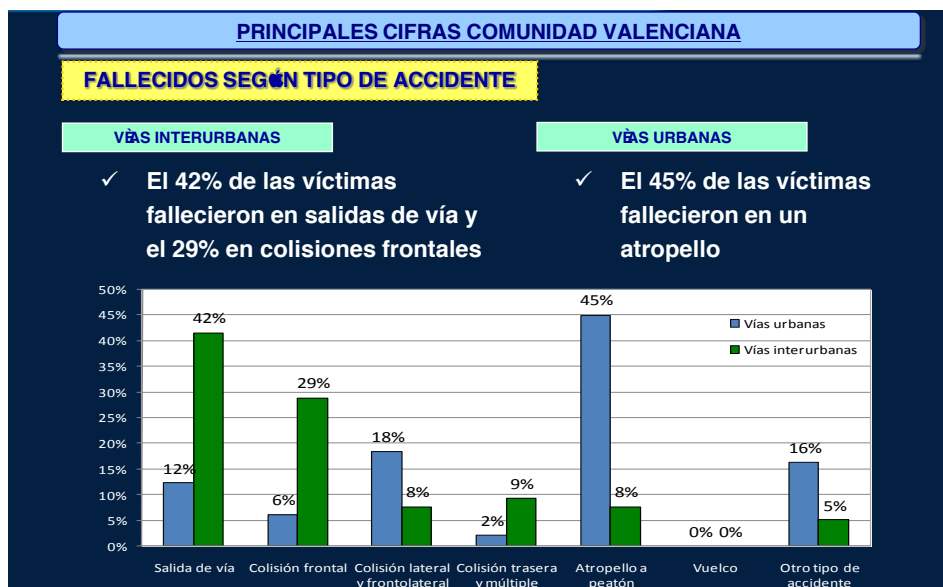


Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

El 55% de los accidentes con víctimas y el 56% de los heridos hospitalizados se registraron en vías urbanas. Sin embargo, el mayor número de víctimas mortales, el 71%, se registra en vías interurbanas. Estos datos también nos permiten reflexionar sobre el hecho de que cada vez más son los ayuntamientos que trasladan la información de la accidentalidad a los Registros oficiales.

Figura II- 28- Comparativa de fallecidos según tipo de accidentes en vías urbanas y interurbanas en la Comunidad Valenciana.



Fuente: Almacén de datos de la Dirección General de Tráfico. Programas específicos de accidentalidad ARENA I y ARENA II (DGT, 2015).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Como pasa en el resto del Estado, los fallecidos en vía urbana por tipo de accidente son mayoritariamente por atropello mientras las salidas de vías acumulan el 42% en las vías interurbanas. En vías urbanas podemos destacar como se están implementando medidas para paliar esta tendencia, como por ejemplo el establecimiento del camino escolar seguro, creando itinerarios seguros donde este grupo vulnerable pueda transitar con todas las condiciones de seguridad vial posibles (Alberola, Pérez y Castillo, 2014). Se debe elaborar de un entorno físico adecuado a los diversos grupos de población que interaccionan en los espacios públicos (Alonso, Esteban, Calatayud y Alamar, 2009). Tendencias y actuaciones que se han desarrollado desde hace tiempo con actuaciones sobre la urbes y su posible pacificación (López y Márquez); (Dombriz, Lambas, Lamiquiz, Gamo, Constantino, Medina, Sastre, 2008) ;(Mollinedo, 2014)

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO III. ESTUDIO DE VALORACIÓN DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CAPÍTULO III. ESTUDIO DE VALORACIÓN DE LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

13 INTRODUCCIÓN

Tras la entrada en vigor de la Ley 17/2005, la implantación del Sistema de Permiso por Puntos ha supuesto una verdadera inflexión en el ámbito de la Seguridad Vial en España (Aparicio, Arenas, Mc Williams, Manuel y Ayuso, 2010). Según los datos de la Dirección General de Tráfico, el descenso registrado en los tres primeros años del número de víctimas mortales en carretera (con datos a 24 horas) fue del 43%, pasando de 2.989 víctimas mortales en 2006 (año de entrada en vigor) a 1.728 en el año 2010. Superando los objetivos marcados por los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Ferrer, Zori, 2009).

Según los datos de Julio 2015, (DGT, 2015) desde que se puso en marcha el Permiso por Puntos, en julio de 2006, hace en julio de este año: 9 años, el 73% de los conductores (es decir, 23 millones), aún conservan todo su saldo por no haber cometido una infracción que suponga la detracción de alguno de los puntos.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

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 y que ha sido analizados en varios estudios. 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 (Lijarcio, Martí-Belda y Bosó, 2011).

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 contribuir a la creación de una cultura de la Seguridad Vial que influya en la generación de actitudes y creencias positivas. Lo que se pretende en definitiva es que el infractor adopte conductas más seguras al volante y evitar la reincidencia, tal y como se ha analizado en varios estudios. (Suriá 2012).

Para lograr este objetivo, el contenido de los cursos, dentro del programa INCOVIA, 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.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

La gran aceptación que el sistema del Permiso por Puntos ha tenido entre los ciudadanos en general y en los conductores en particular se traduce en un cambio en los hábitos hacia comportamientos más seguros. Estos cambios se cuantifican a través de algunos indicadores como son:

El número de infracciones detectadas por sobrepasar las tasas de alcohol permitidas. Pese a haber duplicado la cantidad de controles preventivos de alcoholemia realizados, los positivos se han reducido a la mitad, pasando del 4% al 1,8%.

El uso del cinturón de seguridad. Antes del 1 de julio de 2006 el porcentaje de uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros en carretera era del 74%, ahora se sitúa por encima del 97%.

El uso del casco en motocicletas en carretera se ha incrementado hasta alcanzar el 99%.

El descenso de las velocidades medias observado es de 2 o 3 km/h, dependiendo del tipo de vía y el porcentaje de vehículos detectados por los radares en autovías que sobrepasan los 140 km/h ha pasado de ser el 6,79% en julio de 2005 al 1,1% en julio de 2006 y al 0,76% en abril de 2007.

Así pues, este estudio pretende aportar una visión más (junto a otras ya analizadas (Montoro et al, 2010)) sobre la opinión de los alumnos que han realizado este curso así como valorar la importancia de los mismos en dicho sector de conductores.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

14 METODOLOGÍA UTILIZADA EN LA INVESTIGACIÓN

14.1 Muestra y análisis de los datos personales de los asistentes

La población objeto de estudio ha sido los conductores asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos, realizados en los diferentes Centros de Reeducción y Sensibilización de la provincia de Valencia.

El procedimiento de muestreo utilizado para la selección de la muestra ha sido aleatorio. Con el tamaño muestral final obtenido de 3.642 encuestas, el error estadístico es de +/- 1,92% para los análisis globales, siendo el intervalo de confianza del 95,5% en el caso más desfavorable de $p=q=50\%$ y en el supuesto de muestreo aleatorio simple.

Con ello la muestra final obtenida se compone de un total de 3.642 encuestados, distribuidos entre 10 Centros de Recuperación de Puntos de la provincia de Valencia.

El análisis del primer bloque sobre información personal, y en lo referente al sexo de los encuestados, el 90,12% son hombres y un

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

9,88% son mujeres, lo que indica el bajo índice de asistencia de las mujeres a los cursos de Recuperación de Puntos, debido a su menor pérdida de puntos y condenas por delitos contra la Seguridad Vial.

Tabla III- 1-Distribución por sexo de los asistentes a los cursos de Reeducción y sensibilización Vial.

DISTRIBUCIÓN POR SEXO	
Hombres	90,12%
Mujeres	9,88%

Fuente: Elaboración propia.

La herramienta utilizada para recoger la información de los participantes en los cursos del Permiso por Puntos y que ha servido de base al estudio, ha sido un cuestionario semi- estructurado, diseñado específicamente para la investigación. El cuestionario (que puede ser consultado en el anexo) consta de 27 preguntas distribuidas en 5 bloques, con un tiempo medio de aplicación aproximado de 7 minutos.

La estructura general del cuestionario utilizado es la siguiente:

- Bloque sobre información personal.
- Bloque sobre la formación recibida en los cursos.
- Bloque acerca de los Centros donde se imparten los cursos.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Bloque sobre la satisfacción personal de los asistentes a los cursos.
- Valoraciones personales tras la realización del curso.

Por lo que respecta al tipo de variables asociadas a las preguntas del Estudio, se muestran en la Tabla III- 2.

Respecto a la edad de los participantes, como se muestra en el gráfico, el mayor porcentaje de asistentes a los cursos (27,35%) está representado por el rango de edad de entre 18 y 25 años, seguido por el grupo de 36 y 45 años (19,19%), siendo el grupo de mayores de 66 años el de menor porcentaje en la muestra (0,96%). Es de destacar el hecho de que el grupo de 18 a 25 años es el grupo con mayor porcentaje.

Destaca la mayor presencia de asistentes a estos cursos, 41,72%, motivados por la obligación impuesta en la disposición adicional 13, de realizar un curso de 24 horas para poder volver a conducir. Solo en el año 2012 se han producido en la provincia de Valencia un total de 5336 sentencias por delitos contra la Seguridad Vial. Tal y como se ha descrito en el Capítulo I, los delitos relacionados con la Seguridad Vial caen en los últimos años en la Comunidad Valenciana. Aún así, cerca de mil valencianos son condenados cada mes por infracciones de tráfico. Las más habituales están relacionadas con el consumo de alcohol a la hora de ponerse al volante, aunque también abundan las sanciones por circular sin

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

carné, tanto por no haber aprobado el examen como por perder todos los puntos disponibles.

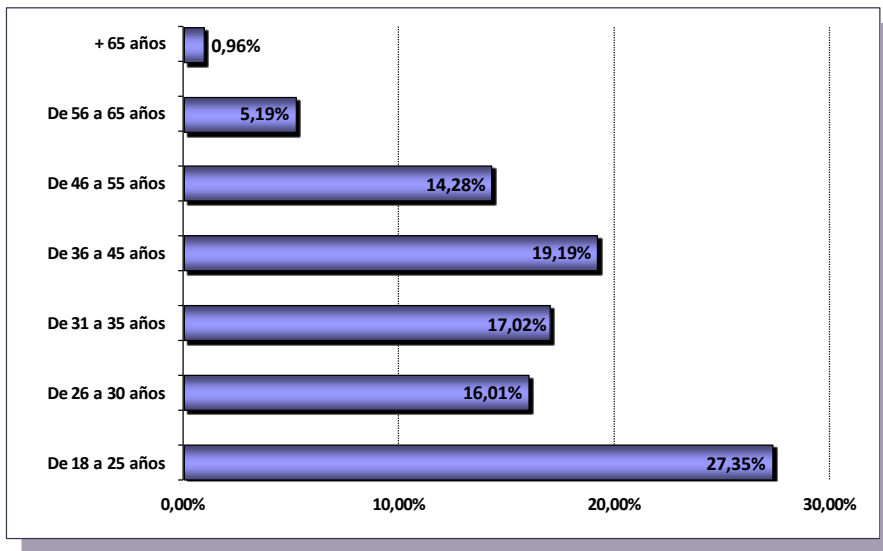
Tabla III- 2-Tipo de variables asociadas a las preguntas del estudio de valoración.

Pregunta 1	Abierta	Pregunta 14	Categórica
Pregunta 2	Categórica	Pregunta 15	Categórica
Pregunta 3	Categórica	Pregunta 16	Cuantitativa
Pregunta 4	Categórica	Pregunta 17	Categórica
Pregunta 5	Categórica	Pregunta 18	Categórica
Pregunta 6	Categórica	Pregunta 19	Categórica
Pregunta 7	Categórica	Pregunta 20	Categórica
Pregunta 8	Categórica	Pregunta 21	Categórica
Pregunta 9	Categórica	Pregunta 22	Categórica
Pregunta 10	Categórica	Pregunta 23	Abierta
Pregunta 11	Cuantitativa	Pregunta 24	Abierta

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Pregunta 12	Categórica	Pregunta 25	Categórica y abierta
Pregunta 13	Categórica	Pregunta 26	Cuantitativa
		Pregunta 27	Abierta

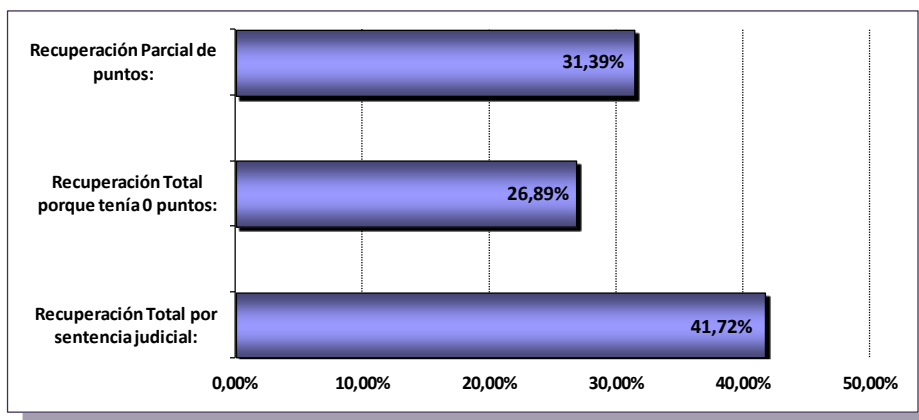
Figura III- 1-Distribución de edades de los asistentes a los cursos de Reeducción vial (%).



Fuente: Elaboración propia.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura III- 2- Distribución de motivos de los asistentes a los cursos de Reeducción vial (%).



Fuente: Elaboración propia.

Antes de detallar otros aspectos es importante conocer el significado de la *Pregunta 3: "Tipo de infracción por la que haces el curso de recuperación de puntos"*:

- Sentencia judicial

Son aquellos alumnos que acuden al curso tras haber sido condenados con una pena de privación del derecho a conducir menor de dos años. Estos alumnos realizan el curso de 24 horas y deberán acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Aquellos alumnos que acuden al curso tras haber sido condenados con una pena de privación del derecho a conducir superior a dos años, por lo que habrán perdido la vigencia del permiso. Estos alumnos, para recuperar su permiso, deben realizar el curso de 24 horas y acreditar haber superado con aprovechamiento el curso, así como posteriormente superar las pruebas reglamentarias.

- Recuperación total de puntos:

Aquellos alumnos que han perdido la vigencia de su permiso tras haber perdido totalmente su crédito de puntos. Para recuperar su vigencia debe acudir al curso de 24 horas y acreditar haber superado con aprovechamiento el curso, así como posteriormente superar las pruebas reglamentarias.

- Recuperación parcial de puntos:

Aquellos alumnos que han perdido parte de su crédito de puntos y acuden voluntariamente a un curso de 12 horas. El superar con aprovechamiento el curso les supondrá recuperar un máximo de 6 puntos.

14.2 Cuestionario utilizado

El cuestionario utilizado para la realización del presente Estudio de Valoración se acompaña en el Anexo.

14.3 Recogida de datos

La recogida de datos se realizó entre los meses de marzo 2012 y diciembre de 2014. Para la aplicación de los cuestionarios se entregó el material a los asistentes a los cursos tanto de Recuperación Parcial, como de Total y a los que asistían por sentencia judicial. Por tanto se trata de un cuestionario autoadministrado de pase individual. La realización del cuestionario era voluntaria, garantizándose el anonimato y la confidencialidad.

14.4 Proceso de datos

Con el fin de reducir al mínimo el impacto de potenciales errores durante el proceso de recogida de datos, se realizaron una serie de análisis previos:

- Identificación de valores fuera de rango y casos atípicos. Para ello se comprobó que los mínimos y máximos de todas las variables se encontraban dentro del rango esperado.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Examen gráfico de los datos. Se inspeccionó la distribución de frecuencias de todas las variables, buscando anomalías y valorando resultados poco probables. Se comprobó en cada caso que no hubiera incidencias en la codificación de las preguntas con posibles errores.
- Identificación de incoherencias en los datos. Se comprobó la coherencia entre preguntas como por ejemplo la edad actual, la edad, el sexo, el tipo de infracción, etc.

14.5 Análisis de datos

14.5.1 Análisis global

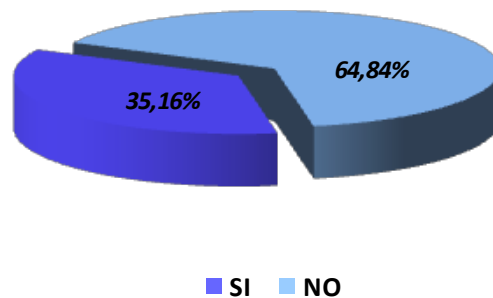
En esta primera fase del estudio se examinan y describen las respuestas a las preguntas del cuestionario por parte de los encuestados, con la finalidad de conocer los resultados globales a nivel provincial. Para ello, se analizaron en las variables categóricas el porcentaje de asistentes a los cursos que dan una u otra respuesta (distribución de frecuencias), y se interpretó en las variables cuantitativas la puntuación media de las respuestas dadas.

14.5.2 Resultados globales

Se realiza a continuación el **análisis del bloque de Formación sobre el curso recibido y valoración del mismo.**

¿Te parece bien el precio del curso con el contenido dado?

SI NO

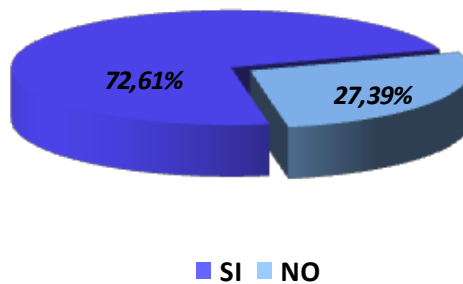


Los resultados de la encuesta muestran que un 64,84% de los encuestados no consideran adecuado el precio del curso en función del contenido impartido frente a un 35,16%, que sí lo consideran adecuado.

¿La duración del curso es adecuada?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

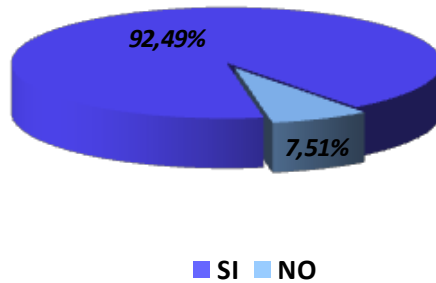


En cuanto a la percepción de los alumnos sobre la duración del curso, un 72,61% del total consideran adecuada dicha duración mientras que el 27,39% consideran lo contrario.

¿Consideras el material entregado creíble y suficiente?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

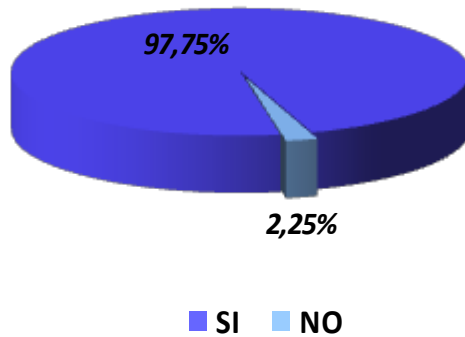


Al preguntar acerca del material entregado a lo largo del curso, un 92,49% del total lo valoran como suficiente y creíble.

¿Consideras útil la información recibida?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

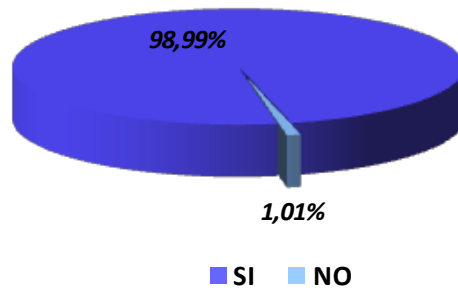


La gran mayoría de las personas encuestas, el 97,75%, consideran de utilidad la información recibida en el curso realizado.

¿Se ha desarrollado correctamente la enseñanza por parte de los formadores?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

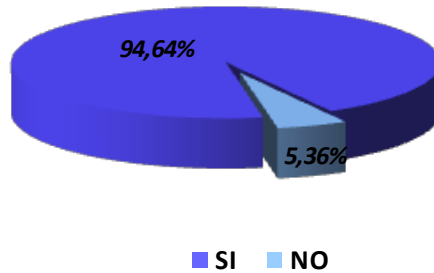


En la valoración a los formadores, el 98,99% de los alumnos consideran correcto el desarrollo de los contenidos por parte de éstos.

¿Consideras adecuada la participación de los alumnos a lo largo del curso?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

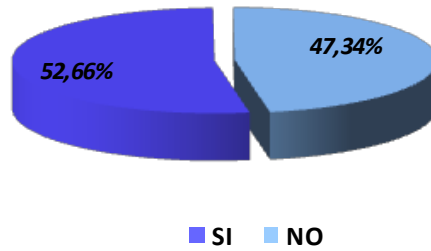


Un 94,64% del total considera adecuada la participación de los alumnos a lo largo del curso frente al 5,36% que responden negativamente.

¿Crees que se realizan cursos con regularidad suficiente?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial



La opinión de los encuestados sobre la regularidad con la que se realizan cursos está más dividida, un 52,66% considera que la regularidad es suficiente frente al 47,34% que considera que no.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Valora en general la formación que has recibido por parte de los formadores:

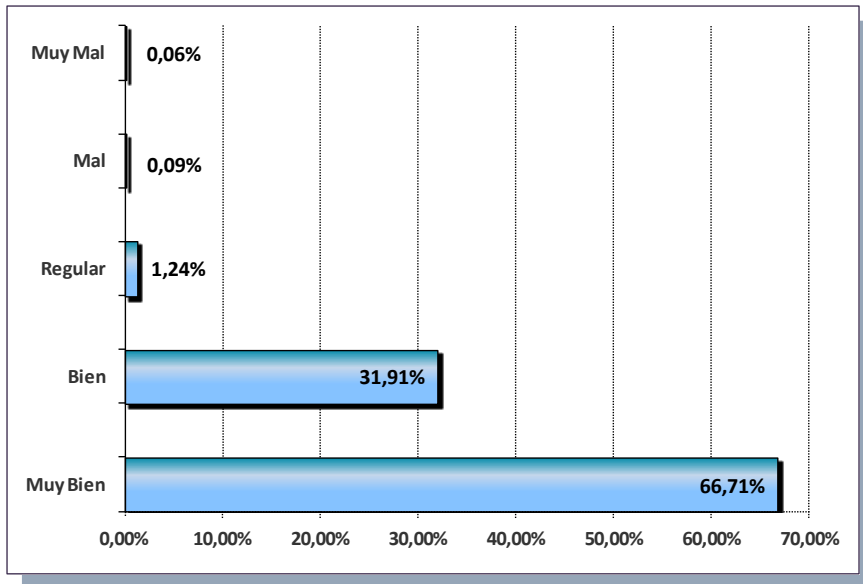
Muy bien *Bien* *Regular* *Mal* *Muy mal*

En la siguiente gráfica se muestra la valoración por parte de los encuestados sobre la formación recibida por parte de los formadores de manera cualitativa

En la gráfica se observa que un 66,71% de los encuestados valoran como “muy bien” dicha formación.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura III- 3-Valoración de la formación recibida en los cursos de Reeducción Vial por parte de los alumnos encuestados



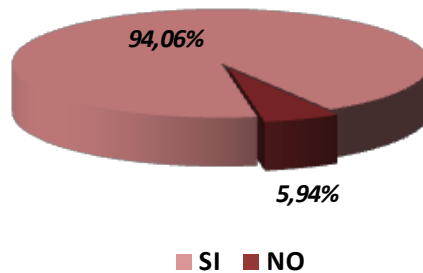
Fuente: Elaboración propia.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Análisis del bloque sobre el Centro encargado de impartir el curso de reeducación y sensibilización.

¿Consideras adecuado el espacio del aula?

SI NO

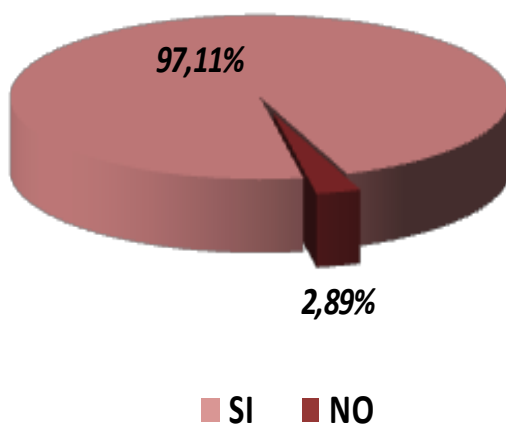


El espacio del aula en la que se imparten las clases se considera adecuado por un 94,06% de los encuestados.

¿Crees adecuado el nº de alumnos del curso?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

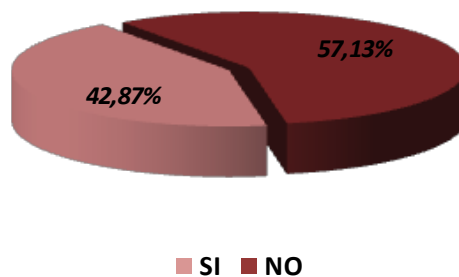


En cuanto al número de alumnos en el curso, tan solo el 2,89% del total consideran que no es adecuado.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

¿Has tenido que desplazarte muy lejos para la realización del curso?

SI NO

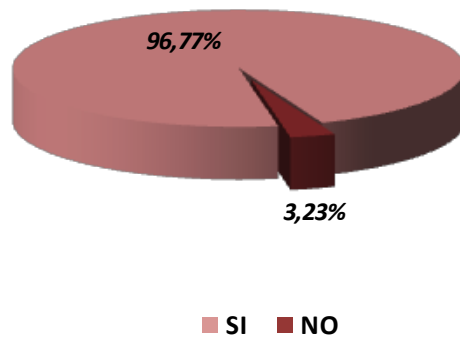


Un 42,87% de los alumnos encuestados consideran que han tenido que desplazarse muy lejos para poder realizar el curso, mientras que el 57,13% consideran que no.

¿Consideras adecuado el mobiliario y equipos informáticos del Centro?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial



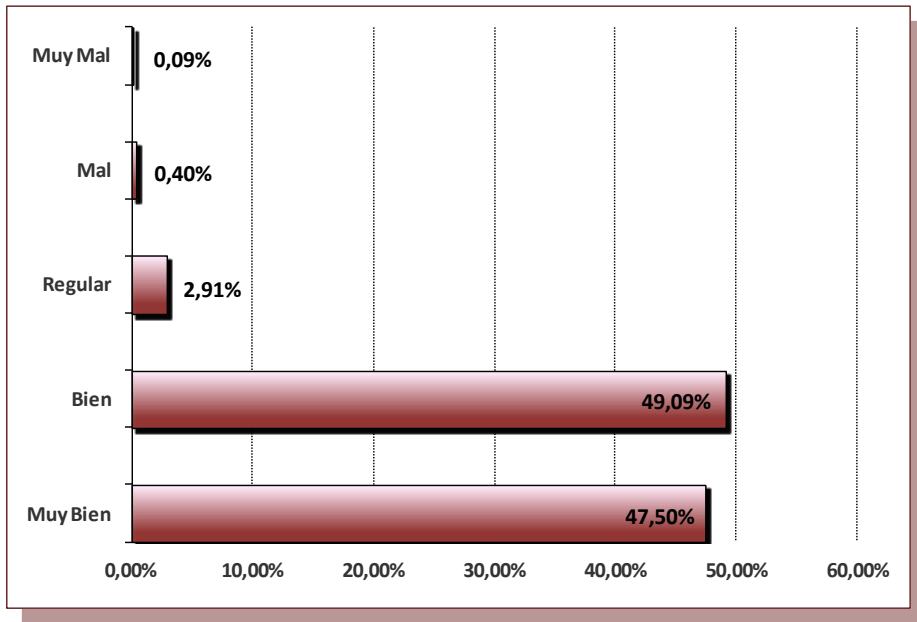
La mayor parte de los alumnos, un 96,77%, consideran adecuado tanto el mobiliario como los equipos informáticos disponibles en los centros donde se imparten los cursos.

Valora en general el Centro donde ha realizado el curso:

Muy bien Bien Regular Mal Muy mal

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura III- 4- Valoración general de los centros de realización de cursos de Reeducción Vial (%)



Fuente: Elaboración propia.

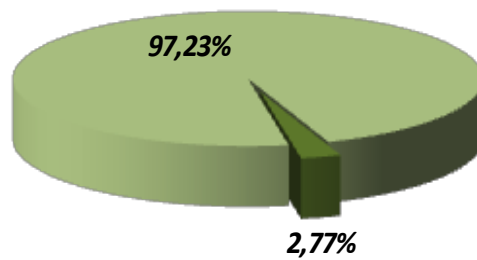
En cuanto a la valoración general del Centro en el que han recibido el curso, un 49,09% lo consideran “bien” y un 47,50% “muy bien”.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Análisis sobre la satisfacción personal de los asistentes a los cursos.

¿Valoras positivamente el curso recibido?

SI NO

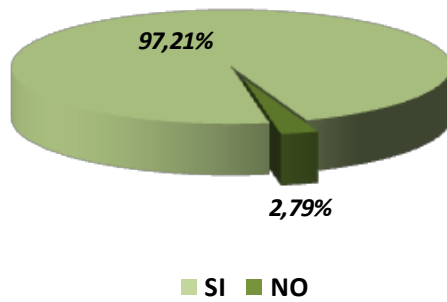


■ SI ■ NO

¿Crees fiable la información del curso?

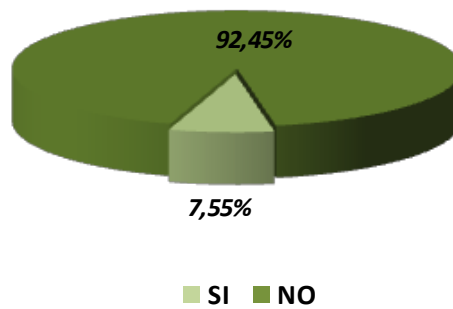
SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial



¿Has hecho antes algún curso de recuperación de puntos?

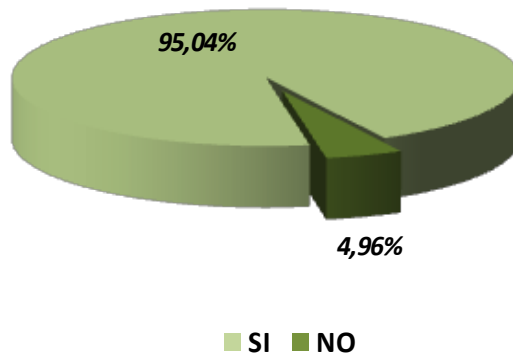
SI NO



Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

¿El curso te ha hecho reflexionar sobre tu conducta infractora (exceso de velocidad, conducir hablando por el móvil, etc.) que provocaron la realización del curso?

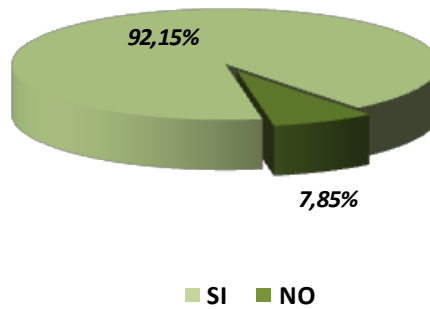
SI NO



Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

¿Ha cambiado alguno de tus hábitos al conducir con la realización del curso?

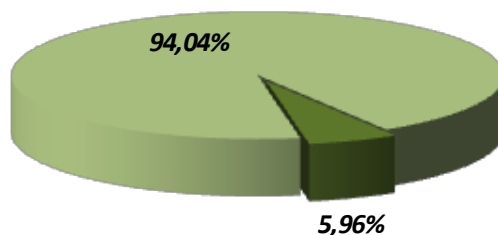
SI NO



¿Aplicarías los conocimientos aprendidos ante una posible situación de repetir la infracción por la que has realizado el curso?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial



■ SI ■ NO

Análisis de las valoraciones personales tras la realización del curso

¿Dónde conociste la posibilidad de hacer el curso?

La pregunta es de carácter abierto, por tanto las respuestas son múltiples, a continuación se expone una recopilación de las diferentes respuestas proporcionadas por los encuestados:

En Jefatura de Tráfico
A través de la Dirección General de Tráfico
En las Autoescuelas
En los Juzgados
A través de un familiar o amigo
En los medios de comunicación

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

En Internet

Por teléfono

A través del RACE

En trabajos sociales

A través de los abogados

En propaganda Institucional

A través de Policía Local o Nacional

A través de la Guardia Civil

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

¿Qué es lo que más te ha impactado del curso?

De igual manera que en la pregunta anterior, aquí también se obtienen las múltiples respuestas que se recogen en la siguiente tabla:

Los testimonios de las víctimas
Las imágenes y vídeos
El profesor y los compañeros
La ausencia de mujeres
Las consecuencias de las infracciones
La importancia de la prevención
Valorar la vida propia y de mis familiares
La conducción segura, eficiente y ecológica
Los datos y las estadísticas
El permiso por puntos
La falta de Educación Vial en España
El contenido en Seguridad Vial
La fuerza cinética
Las medidas de seguridad pasiva
Las consecuencias de la velocidad, alcohol y drogas
La frivolidad de los jóvenes

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Los malos hábitos

El desarrollo del propio curso

Las charlas

El temario del curso y los ejemplos

El desconocimiento de la normativa

Los conocimientos que se obtienen

La seriedad

El precio del curso y el número de horas

La eficacia del curso

La pérdida de tiempo que supone

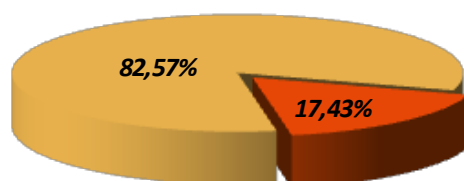
Las referencias exactas de distancias de seguridad

Los objetos sueltos en los vehículos

¿Te ha enseñado algo nuevo que no sabías?

SI NO

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial



■ SI ■ NO

Un 82,57% del total responden haber aprendido algún conocimiento nuevo frente al 17,43% que ya era conocedor de la totalidad de la información vista durante el curso.

Valora del 1 al 10 tu satisfacción del curso recibido (siendo 1 mala y 10 muy alta).

1	0,47%
2	0,12%
3	0,26%
4	0,49%
5	3,43%
6	3,72%

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

7	9,94%
8	29,63%
9	19,28%
10	32,65%

Observaciones

En la última pregunta del cuestionario se daba lugar al encuestado a incorporar observaciones y comentarios que consideraran de interés, a continuación se recogen las respuestas

La realización del curso debería ser obligatoria para todos

El curso debería ser gratuito

La materia dada se considera satisfactoria y útil

Se destaca la capacidad del formador

El curso debería impartirse entre gente joven

Se deberían controlar mejor las notificaciones de las sanciones

Los cursos deberían ser más asequibles

Es interesante aprender a realizar una conducción preventiva

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CONCLUSIONES

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

CONCLUSIONES

Llegamos a la recta final de esta Tesis tratando de justificar el conocimiento de la legislación específica en materia de Tráfico y Seguridad Vial en nuestro país durante la última década, para, de esta manera, conocer la posible carga y la respuesta jurídica de nuestro país frente al problema de los accidentes de tráfico.

A lo largo de esta última década, hemos observado cómo ha ido apareciendo una nueva conciencia vial, más global, más directa y cercana. Desde la creación del sistema de permiso por puntos, (iniciándose así un nuevo ciclo normativo en materia de Seguridad Vial) hasta la última modificación sobre la obligación de llevar a los menores de, inferior o igual estatura de 135 cm, en los asientos traseros con SRI, día a día han aparecido y aparecen nuevas normas de las cuales, tras la descripción exhaustiva realizada en la presente tesis, podemos concluir lo siguiente.

Conclusión 1

Desde su entrada en vigor en 1990, donde recordemos hubo un total de 6.948 muertos, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, norma de referencia básica en materia de Tráfico y Seguridad Vial para todos los usuarios de las vías, ha sufrido 11 modificaciones legislativas, 5 desarrollos reglamentarios, que a su vez se han modificado 24 veces. De este modo, supone un total de treinta y cinco reformas legislativas y reglamentarias que se han realizado durante estos 25 años. Tras el análisis realizado de la

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

legislación específica en los últimos 10 años, vemos que la gran mayoría se han realizado en este periodo con importantísimos efectos para la sociedad y usuarios de la vía, lo cual nos hace pensar en una revolución normativa más que en una evolución de las normas de Tráfico.

Ante la pregunta formulada en los objetivos al inicio de esta Tesis, acerca de la necesidad o no de estas reformas, la respuesta parece clara. Si vemos la evolución de la siniestralidad junto con los cambios de hábitos hacia comportamientos más seguros de conductas de riesgo, puede concluirse que eran del todo necesarias estas reformas legislativas ya que ha sido uno de los factores que ha inferido notablemente en la mejora de la Seguridad Vial en nuestro país.

No es necesario justificar la eficacia y eficiencia que puede conseguir un Derecho Administrativo sancionador adecuado, con credibilidad entre los ciudadanos, de rápida ejecución y respetando todas las garantías que ofrece el sistema. En ese sentido, podemos afirmar que, en la esfera del Derecho Administrativo, ciertas medidas, como la implantación del permiso por puntos, el desarrollo específico de normativa concreta para determinados conductores de vehículos, el incremento de la gravedad de las sanciones administrativas y, sobre todo, la consciencia del incremento de legislación en todas las esferas relacionada con el tráfico y la Seguridad Vial, han de resultar mucho más importantes, definitivas y efectivas que la incorporación de ciertas conductas al Código penal. Sin embargo, esto no significa,

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

por supuesto, olvidar que es este cuerpo punitivo quien ocupa la cúspide del derecho sancionador y dónde sí deben figurar las conductas más intolerables. De todo ello podemos concluir que la evolución del marco jurídico en materia de tráfico sancionador no se ha limitado, como en el pasado, a ser una mera herramienta de represión particular de conductas contrarias al ordenamiento establecido, sino que se ha construido como un medio activo y global para la lucha contra la siniestralidad vial.

Aun así, no debemos caer en la autocomplacencia y se deben proponer mejoras de nuestro Ordenamiento como por ejemplo, en la coordinación del tratamiento de infracciones en el ámbito de la Unión Europea. No se está actuando de forma armonizada. No debemos permitir la sensación de impunidad sobre los efectos sancionadores en materia de Tráfico dependiendo de que el infractor sea nacional o perteneciente a otro Estado miembro. Otro ámbito en el que se requiere actuar es en la modificación relacionada con los límites máximos y mínimos de velocidad en determinadas vías, los cuales tienen que tener también su desarrollo normativo en el Reglamento de Circulación que está pendiente de reforma. También es significativa la necesidad de modificación del Reglamento General de Vehículos, debiendo éste actualizarse y armonizarse tanto a nivel nacional como internacional.

Más concretamente en su vertiente penal, el desarrollo y futura evolución de los esfuerzos en este ámbito deben dirigirse hacia la necesidad de ampliar los procedimientos y protocolos de vigilancia

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

y detección en los posibles delitos de conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, así como en el avance necesario de ofertas alternativas a la prisión por delitos contra la Seguridad Vial.

Pese a que la proliferación de juicios rápidos y gran cantidad de conformidades con la pena de los detenidos han impedido que se produjeran los temidos colapsos en los juzgados con la entrada en vigor de los nuevos delitos, las diferentes reformas del Código Penal analizadas han supuesto un gran aumento de causas penales para la Administración de Justicia, con el consiguiente aumento inevitable de la carga de trabajo para la mencionada Administración. La conclusión lógica es la necesidad de adaptación de la norma al momento determinado para crear, de este modo, instrumentos de agilización de los procedimientos judiciales. Un ejemplo de eficiencia en este terreno pueden ser los protocolos de comunicación de datos entre las administraciones implicadas. Es el caso del conocido como Punto Neutro Judicial, que permite a los juzgados acceder directamente al Registro de Conductores e Infractores de la DGT, y ver así, cuándo un detenido tiene o no carné de conducir, delitos por condenas contra la seguridad del tráfico, declaración de pérdidas de vigencia del permiso por pérdidas de los puntos, privaciones judiciales, etcétera, sin necesidad de acudir al envío convencional del oficio a la JPT (Jefatura Provincial de Tráfico) correspondiente y a la solicitud de un certificado por escrito sobre estos datos. Más allá, dicho proyecto debe ultimarse en los próximos meses permitiendo anotar, directamente al juzgado encargado de la causa, la pena impuesta por

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

los delitos contra el Tráfico y la Seguridad Vial en el Registro General de Conductores e Infractores de la DGT.

Conclusión 2

Cabe resaltar la importancia que ha tenido, tiene y tendrá, la figura de la Fiscalía Coordinadora en los delitos contra la Seguridad Vial a la hora de velar por el cumplimiento efectivo de las Leyes Penales en materia de Seguridad Vial y coordinar a los fiscales para que sus actuaciones sean uniformes y armonizadas en materia de delitos contra la Seguridad Vial.

Debe enfatizarse la necesaria coordinación de la Fiscalía en materia de Seguridad Vial, a la hora de crear acuerdos, entre el Ministerio de Justicia y las diferentes Instituciones públicas y privadas, para definir y ejecutar las medidas sustitutivas de las penas de prisión. En este sentido, las penas que se imponen a los nuevos delincuentes que incurren en ilícito penal, no consisten en la privación de libertad (salvo en aquellos casos en los que existan antecedentes penales). Como se ha visto anteriormente, la mayoría de las condenas, son por la vía de juicio rápido y conllevan sentencia inmediata, retirada de carné, multa y trabajos en beneficio de la comunidad. Además, este tipo de penas tienen como plazo máximo de ejecución un año, por lo que se podría llegar al problema de que muchas de las condenas quedasen sin efecto al haber prescrito sin haberse ejecutado la pena impuesta. No quiero decir con ello que deban existir medidas de carácter esporádico para solventar este

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

problema, sino más bien en la creación de una estructura bien definida para desarrollar, en todo el ámbito estatal, la ejecución de dichos trabajos en beneficio de la comunidad y medidas sustitutorias a la prisión. Un problema que se está detectado en algunos municipios y Comunidades Autónomas de nuestro país, es la falta de recursos y protocolos para llevar a cabo estos trabajos en beneficio de la comunidad, algo que debe atajarse lo antes posible.

Conclusión 3

Desde el punto de vista de la accidentalidad, podemos concluir, tomando como referencia los datos analizados en el capítulo II, que en los últimos años, la norma ha sido uno de los factores que ha producido un cambio en los hábitos de los usuarios de las vías, más concienciados sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro en la actualidad que, por ejemplo en 2003. En dicho año se registraron 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, magnitud que parecía ser “aceptada” como el alto precio que hay que pagar para poder desplazarnos. Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores no auguraban mejores cifras en los años venideros.

Este cambio en los hábitos hacia mejores comportamientos viales queda reflejado, a nivel estatal, en datos sobre conductas más seguras, principalmente de los factores concurrentes en la accidentalidad en nuestras vías. Por ejemplo, destacamos que el porcentaje de positivos a nivel estatal ha descendido en la última

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

década del 2.55% (2005) al 1.6% (2014). También se puede afirmar que la velocidad ha descendido en nuestras carreteras, concretamente del 6.09% en 2005 al 1.78% en 2014. Extrapolando dichos hábitos y comportamientos seguros como factores que pueden influir en la reducción de accidentes, en la Comunidad Valenciana, destacan que el número de fallecidos por accidente de tráfico en la última década (2005-2014) ha descendido un 67% (65% estatal) en vías interurbanas y un 40% en urbanas. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, ha descendido un 73% en vías interurbanas y un 50% en urbanas.

Pero todo no pueden ser alabanzas y elogios al sistema. Tal y como se observa en el análisis de accidentalidad, deben realizarse esfuerzos para reducir la accidentalidad en el entorno urbano. Para ello, es necesario que promovamos entre la sociedad una conciencia de colectivo y que se reflexione sobre la movilidad ya sea como peatones, ciclistas o como usuarias y usuarios de otros medios de transporte tanto públicos como privados. Este punto, junto con otros objetivos, debe estar contemplando en la Estrategia de Seguridad Vial europea y española, para promover y potenciar una movilidad segura, saludable y sostenible en nuestros pueblos y ciudades.

También la vía es un factor que debemos analizar. El 40% los fallecidos tanto a nivel autonómico como estatal, son por salidas de vía. Es urgente un plan en toda la red convencional que minimice este tipo de accidentes para que las consecuencias de éstos no sean

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

mortales. Hay que eliminar obstáculos o protegerlos y mejorar la visibilidad.

Conclusión 4

La propia evolución del Tráfico y la Seguridad Vial en nuestra estructura social necesita a su vez de un acompañamiento legislativo que las respalde y sostente, ya no solo para imponer unas consecuencias sancionadoras ante sus infracciones, sino también para crear un sistema de dimensión educativo y socializador. Este sistema reeducador y socializador puede verse reflejado, por ejemplo, en los cursos que deben de realizar quienes quieran volver a conducir ante una pérdida de vigencia por agotamiento del saldo de puntos o bien por una sentencia judicial por la comisión de algún delito contra la Seguridad Vial recogido en nuestro Código Penal.

En relación a estos cursos de reeducación y sensibilización, aun siendo obligatorios para poder volver a conducir y pese a su coste económico y en tiempo, la valoración de los mismos, en general, es muy positiva tal y como hemos visto en los resultados del estudio empírico. Entre ellos destacan:

- Respecto al bloque de Formación sobre el curso recibido.

Destacan que las opiniones de los materiales y las informaciones recibidas son muy positivas. Sin embargo, la opinión de los encuestados sobre la regularidad con la que se

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

realizan cursos está más dividida: un 52,66% considera que la regularidad es suficiente frente al 47,34% que considera que no. En consecuencia cabe destacar la necesidad de dar mayor cobertura y periodicidad de estos cursos, ya que como he podido constatar personalmente en las inspecciones realizadas a lo largo de estos años, muchos alumnos (el 43% de los encuestados) deben desplazarse grandes distancias desde el municipio donde residen para realizar el curso durante los días correspondientes al mismo (normalmente viernes por la tarde y sábados por la mañana). Todo ello debido a que el número de Centros que imparten estos cursos en la provincia de Valencia, en ocasiones, no es suficiente.

- Respecto al Centro.

En cuanto a la valoración general del Centro en el que han recibido el curso, la gran mayoría de los asistentes opina muy positivamente sobre las instalaciones y el espacio destinado al mismo.

- Sobre la satisfacción personal de los asistentes a los cursos.

La inmensa mayoría de los encuestados valoran positivamente el curso recibido. Así como el hecho de que les ha hecho reflexionar sobre sus conductas infractoras que provocaron la pérdida de puntos y la realización del curso. También destaca la opinión que expresan la mayoría de los

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

alumnos de que han cambiado sus hábitos al conducir con la realización del curso y que aplicarían sus conocimientos aprendidos para no repetir la infracción motivadora del mismo.

- Análisis de las valoraciones personales tras la realización del curso.

Por último es muy destacable como, los testimonios de las víctimas, las imágenes y videos y el profesor y los compañeros fueron las repuestas abiertas que los encuestados opinaron en relación a lo que “más les impactó”. Un resultado muy interesante dado que dichos elementos se encontrarían dentro de la esfera emocional y por tanto potencialmente en la dimensión reeducadora y sensibilizadora de estos cursos.

Cabe mención especial en el apartado de observaciones que la más repetida fue, “que la realización del curso debería ser obligatoria para todos los conductores y que el curso debería ser gratuito o más asequible”. Recordemos que el curso de recuperación del permiso (de 24 horas de duración) tiene un importe actual de 396,87 Euros, y que el curso para recuperar puntos del permiso de conducir (12 horas de duración), cuesta 210,82 Euros. Todo ello me hace considerar la conclusión de que muchos conductores que deben hacer el curso se ven tentados a conducir de manera ilegal sin realizarlos debido a su coste, lo que nos lleva a pensar en posibles soluciones por el Legislador en este punto como por ejemplo ayudas para la realización de los cursos a quien demuestre falta de

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

capacidad económica, compensación de ese precio con sustitución de otras medidas de carácter social, pagos fraccionados dependiendo de la solvencia económica del interesado, entre otras.

Consecuentemente, se podría afirmar que estos cursos de reeducación y sensibilización han despertado una nueva conciencia de respeto a la ley en las vías públicas, frente a la idea tradicional de ser un derecho individual y exclusivo. Esta “Conciencia Vial” es, entre muchas otras cosas, una cuestión de madurez y experiencia.

Por otro lado, la vertiente reeducadora y sensibilizadora de los cursos, según los resultados del estudio, es innegable. Lo que parece lógico plantear, en consonancia con la observación más señalada en el estudio empírico, si sería conveniente la realización, cada cierto tiempo, de los mismos por todos los conductores de este país, tanto los conductores infractores como los que no lo son.

Conclusión 5

Que el tráfico constituye un fenómeno social, histórico, económico y, como hemos visto en el desarrollo de la tesis, también jurídico, en el que se encuentra inmersa toda la sociedad, y que, considerado como circulación o desplazamiento de personas y cosas, es un fenómeno unido a la existencia evolutiva de la propia humanidad. Se acepta que, para afrontar con ciertas garantías de éxito el grave problema de los accidentes de tráfico es imprescindible el trabajo multisectorial y multidisciplinar en el que tienen que

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

colaborar la Administración Pública, la sociedad civil, el sector privado, los medios de comunicación y el público en general. Así mismo, uno de los factores que llegan a inferir en la problemática de los accidentes de tráfico, es el de la evolución y desarrollo normativo, adecuándose a los factores determinantes de la accidentalidad y siempre bajo el principio de legalidad, necesidad y oportunidad del contexto social, histórico y económico en el que se encuentre. Este desarrollo y evolución normativa se debe concretar en una legislación específica como herramienta de intervención dado que los poderes públicos actúan en diversos sectores a través de medios jurídicos y utilizan, principalmente, dos tipos de actividades, una normativa, que se mueve en el ámbito de la creación del Derecho, y otra ejecutiva que procura su aplicación.

Ahora bien, llegados a este punto, es imprescindible hacer referencia a los datos de los últimos informes del Consejo Europeo de Transportes. En él destacaban que en el año 2014, el número de fallecidos en calles y carreteras ha aumentado en Francia, Alemania, Reino Unido y España (como hemos podido constatar también en el capítulo II). Todo ello nos lleva a pensar en un estancamiento y puesta en peligro del objetivo europeo de reducir las víctimas en accidentes de tráfico. Concretamente en nuestro país además, se ha destacado el envejecimiento de vehículos y conductores, así como el incremento del 3% en desplazamientos durante el último año y el aumento de infracciones típicas recogidas en el último balance de sistema del permiso por puntos.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Ante este panorama cercano cabría plantearse algunas preguntas como ¿se ha agotado la eficacia de las medidas estrella de la última década?, (esto no implicaría que las medidas no sean efectivas, si no que su efectividad también tiene un límite) ¿qué consecuencias traerán el envejecimiento de los vehículos y su degradación en su uso y mantenimiento? ¿y la reducción de las inversiones en mantenimiento de las vías? ¿cuáles serán las principales repercusiones en la seguridad vial motivadas por la fuerte crisis financiera que ha sacudido a toda Europa?.

Motivado por estas cuestiones, entre otras, se debe proponer una reflexión conjunta de todos los Organismos implicados y en todas las áreas de actuación de la Seguridad Vial. Esta reflexión debería abarcar todos los puntos a mejorar, como por ejemplo los sistemas de seguridad en los vehículos, la mejor formación e información de los usuarios, vías y entornos más seguros tanto en zonas urbanas como interurbanas, reducción de las velocidades...etc.

Por supuesto, todo ello debería estar sustentado por normas jurídicas adecuadas como instrumento al servicio de las necesidades sociales en aras de una mejor Seguridad Vial.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

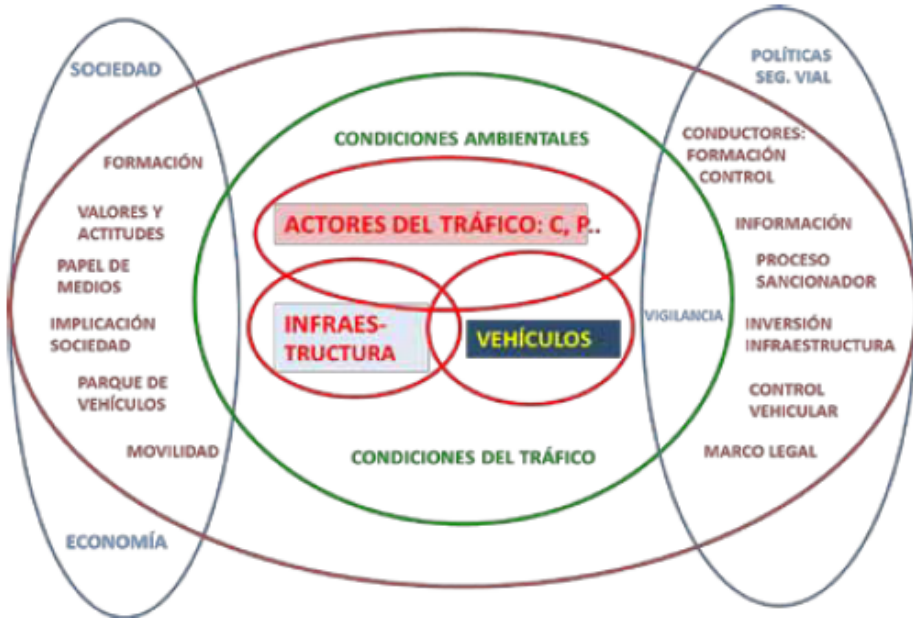
*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

ANEXOS

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

ANEXO A LA INTRODUCCIÓN

Figura A- 1- Factores de influencia en accidentes de tráfico.



Fuente: F. Aparicio (2010).

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

ANEXO AL CAPÍTULO I

Figura A- 2- Oficio Informativo a conductores con saldo menor o igual a 6 puntos.

Estimado/a conductor/a:

La Dirección General de Tráfico le informa que en la actualidad el saldo de puntos de su permiso o licencia de conducir es **menor o igual a 6 puntos**, debido a que tiene anotadas en el Registro Central de Conductores e Infractores una o varias sanciones firmes que han dado lugar a pérdida de puntos.

Puede optar por recuperar hasta un máximo de 4 puntos si realiza y supera un curso de sensibilización y reeducación vial en un centro concertado y autorizado para ello. El mencionado curso podrá realizarlo, como máximo, una vez cada dos años, excepto si Vd. es conductor/a profesional, en cuyo caso podrá realizarlo cada año.

El saldo de los puntos que actualmente dispone puede consultarlo en la página web de la Dirección General de Tráfico www.dgt.es, en donde también podrá informarse de dónde poder realizar los cursos de sensibilización y reeducación.

Recuerde que la reducción de accidentes de tráfico en las vías es asunto de todos. Colabore para mejorar la seguridad vial.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
Pere Navarro Olivella



Fuente: Dirección General de Tráfico.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Figura A- 3- Nota informativa de la obligación de realización de un “Curso de Sensibilización y Reeducción Vial.

Esta Jefatura Provincial ha tenido conocimiento de que en el procedimiento judicial arriba reseñado ha sido Vd. condenado/a a la privación del derecho a conducir durante el período que también se indica.

Se pone en su conocimiento que para poder volver a conducir una vez cumplida la pena impuesta por el Juzgado, deberá realizar con aprovechamiento, un curso de sensibilización y reeducación vial, cuyo coste correrá a su cargo, en un Centro de Formación autorizado para tal actividad, como señala la Disposición Adicional Decimotercera de la Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE 20.07.05), por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. La información de la relación de centros puede consultarse en la página www.dgt.es, o solicitarse en la Jefatura Provincial de Tráfico.

El curso podrá ser realizado durante el tiempo de cumplimiento de la pena que le ha sido impuesta pero, una vez superado éste, no podrá volver a conducir hasta el total cumplimiento de aquélla.

Se le advierte igualmente de que deberá abstenerse de conducir vehículos a motor y ciclomotores hasta que quede acreditada la realización, con aprovechamiento, del curso indicado.

También se le informa de que el hecho de conducir sin haber cumplido el requisito señalado será considerado infracción grave, prevista en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

sancionado con multa de 200 €, siendo de 500€ y muy grave, si estaba declarada la pérdida de vigencia.

EL JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO,

Fuente: Dirección General de Tráfico.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

ANEXO AL CAPÍTULO II

Figura A- 4- Resumen en cifras de la Dirección General de Tráfico para 2014.



Fuentes: INE, DGT, M^o Fomento

Fuente: Dirección General de Tráfico. Nota de prensa de principales cifras de siniestralidad de 2014 (DGT, 2015).

Tabla A-1-Comparativa Movimientos de largo recorrido 2011-2012

	2011	Incremento % 2011/2010	2012	Incremento % 2011/2010
TOTAL (hasta 13 de	274.801.546	-3,19%	265.156.272	-3,51%

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Septiembre)				
TOTAL	382.139.996	-3,06	364.827.666	-4,53%

Fuente: Almacén de datos de la DGT, 2014.

Tabla A- 2- Comparativa Movimientos de largo recorrido 2013-2014-2015.

	2013	Incremento % 2011/2010	2014	Incremento % 2012/2011	2015	Incremento % 2012/2011
TOTAL (hasta 13 de Septiembre)	254.926.499	-3,86%	258.904.547	1,56%	267.194.532	3,20%
TOTAL	354.219.623	-2,91%	359.789.623	1,57%		

Fuente: Almacén de datos de la DGT, 2014.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

ANEXO AL CAPÍTULO III

Se muestra a continuación el cuestionario empleado para el
Estudio de Valoración de los cursos de reeducación Vial.

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

Ref.: _____

PROFESIÓN: _____ Edad _____ H M

TIPO DE INFRACCIÓN POR LA QUE HACES EL CURSO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS:

Recuperación Total por: Sentencia judicial Porque tenía 0 puntos
 Recuperación Parcial de puntos

FORMACIÓN: señala con un aspa en el recuadro la respuesta que desees.

¿Te parece bien el precio del curso con el contenido dado? Sí No
 ¿La duración del curso es adecuada? Sí No
 ¿Consideras el material entregado creíble y suficiente? Sí No
 ¿Consideras útil la información recibida? Sí No
 ¿Se ha desarrollado correctamente la enseñanza por parte de los formadores? .. Sí No
 ¿Consideras adecuada la participación de los alumnos a lo largo del curso? Sí No
 ¿Crees que se realizan cursos con regularidad suficiente? Sí No

Valora en general la formación que has recibido por parte de los formadores:
 Muy bien Bien Regular Mal Muy Mal

CENTRO: señala con un aspa en el recuadro la respuesta que desees.

¿Consideras adecuado el espacio del aula? Sí No
 ¿Crees adecuado el nº de alumnos del curso? Sí No
 ¿Has tenido que desplazarte muy lejos para la realización del curso? Sí No
 ¿Consideras adecuado el mobiliario y equipos informáticos del Centro? Sí No

Valora en general el Centro donde ha realizado el curso:
 Muy bien Bien Regular Mal Muy Mal

SATISFACCIÓN PERSONAL: señala con un aspa en el recuadro la respuesta que desees.

¿Valoras positivamente el curso recibido? Sí No
 ¿Crees fiable la información del curso? Sí No
 ¿Has hecho antes algún curso de recuperación de puntos? Sí No
 ¿El curso te ha hecho reflexionar sobre tu conducta infractora (exceso de velocidad,
 conducir hablando por el móvil, etc) que provocaron la realización de este curso?. Sí No
 ¿Ha cambiado algunos de tus hábitos al conducir con la realización del curso? .. Sí No
 ¿Aplicarías los conocimientos aprendidos ante una posible situación de repetir
 la infracción por la que has realizado el curso? Sí No

¿Dónde conociste la posibilidad de hacer el curso? _____

¿Qué es lo que mas te ha impactado del curso? _____

¿Te ha enseñado algo nuevo que no sabías? Sí No ¿Qué? _____

Valora del 1 al 10 tu satisfacción del curso recibido (siendo 1 mala y 10 muy alta): _____

OBSERVACIONES: _____

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

BIBLIOGRAFÍA

*Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia
de tráfico y seguridad vial*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Adam Morell, A. (2012). Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España.
- Aguado i Cudolà, V. (2009). El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: El debido equilibrio entre especialidades y garantías comunes. *Documentación Administrativa*, (284-285).
- Alarcón Sotomayor, L. (2009). La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico. *Documentación administrativa*, (284-285).
- Alastuey Dobón, C., & Escuchuri Aisa, E. (2011). Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial.
- Alberola, P. B., Pérez, J. R. B., Castillo, J. O., & Cerdán, A. P. (2014, June). Proyecto Caminos Escolares Seguros. In *XVI Congreso Nacional de Tecnologías de Información Geográfica*.
- Alonso Timón, A. J. (2010). Algunas reflexiones breves acerca de la potestad sancionadora de la administración en tres ámbitos "sensibles": urbanismo, tributario y seguridad vial. *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, (43), 83-100.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C. Montoro, L.; Alamar, B.; et. al. (2004). Los jóvenes en el tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas.
- Álvarez, F. J., & Del Río, M. C. (2001). Alcohol y accidentes de tráfico: ¿Prevenir qué?. *Trastornos Adictivos*, 3(3), 172-180.
- Aparicio Izquierdo, F., Arenas Ramírez, B., McWilliams, M., Manuel, J., & Paez Ayuso, F. J. (2010). La efectividad del permiso por puntos en España. La importancia del refuerzo de la ley con la adecuada combinación de acciones de vigilancia y control.
- Aparicio, A. y von Stritzky, J. (2012). La movilidad interurbana en el Horizonte 2030. Informe Fundación Ideas.
- Ares, A. M. C., & Lacruz, A. I. G. (2010). Seguridad vial: el carné por puntos en la Comunidad Autónoma de Madrid. *Estadística española*, 52(174), 217-235.
- Audi Attitudes y Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (2005). La justicia en el tráfico: análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional.
- Audi Attitudes y Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (2005). La justicia en el tráfico: conocimiento y valoración de la población española.
- Audi Attitudes. Cuadernos de Reflexión Attitudes, Barcelona.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Basili, M. y Nicita, A. (2006). *Deterrence and compliance in a demerit point system*. (Quaderni n. 458). Università degli Studi di Siena. Dipartimento di Economia Politica.
- Cano Campos, T. (2010). Ordenación del tráfico de vehículos y personas. *Anuario de Derecho Municipal*.
- Cárcel, J. I. L., Bertolín, A. M. B., & Seguí, P. B. (2011). Tratamiento administrativo y penal del consumo de alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos. *Revista española de drogodependencias*, (3), 351-365.
- Casado, E. G. (2009). El régimen de notificaciones: la dirección electrónica vial (DEV) y el Tablón Edictal de sanciones de tráfico (TESTA). *Documentación administrativa*, (284), 33-60.
- Circular 1/2015, *sobre pautas para el ejercicio de la acción penal en relación con los delitos leves tras la reforma penal operada por la LO 1/2015*. [www.icavigo.es/.../Circular% 20115% 20delitos %20leves %5B1% 5D.pdf](http://www.icavigo.es/.../Circular%20115%20delitos%20leves%5B1%5D.pdf)
- Clarke, J. J. (1930). Road Traffic Act. *Town Planning Review*, 14(2), 104.
- Comisión europea (2006). III Programa de Actuación 2001-2005, sometido a revisión en 2006.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Consejo de Seguridad Vial (2007). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, Año 2005-2008. Consejo de Seguridad Vial, Área de Desarrollo.

Consejo de Seguridad Vial (2011). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, año 2011-2020. Consejo de Seguridad Vial, Área de Desarrollo. http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/

Constitución Española (1978). http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/constitucion.html

Cutanda, B. L. (2014). El BOE como tablón edictal único y otras medidas de simplificación administrativa. *Diario La Ley*, (8398), 1.

De Santiago, J. M. R. (2009). El pago voluntario de las multas en cuantía reducida; legalidad, eficacia, seguridad jurídica y tutela judicial efectiva. *Documentación administrativa*, (284-285).

Del Villar, A. R. R. (2006). El carnet por puntos y la siniestralidad. *Índice: Revista de estadística y sociedad*, (17), 13.

Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D. y Harrison, W. (1997). *The relationship between demerit points accrual and crash involvement*. Clayton, Victoria, Australia: Monash University Accident Research Centre.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Dirección General de Tráfico (2015). Nota de Prensa 2015. www.lamoncloa.es / www.interior.gob.es / www.dgt.es

Dirección General de Tráfico (2015). Nota de Prensa de Accidentalidad. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150706-la-directora-general-de-trafico-maria-segui-presenta-las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2014.shtml>

Dirección General de Tráfico (2015). Nota de prensa DGT 2015. Noveno aniversario permiso por puntos. <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2015/07/NP-Nueve-anos-del-Permiso-por-Puntos.pdf>

Dirección General de Tráfico (2015). Nota de prensa Siniestralidad Vial 2014. <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150706-la-directora-general-de-trafico-maria-segui-presenta-las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2014.shtml>

Dols Ruiz, J. F. (2014). La reconstrucción de accidentes de tráfico. SIRAT 2014.

Dombriz, M. A., LAMBAS, M. E. L., LAMIQUIZ, P., GAMO, A., CONSTANTINO, R., MEDINA, B., & SASTRE, J. (2008). Libro verde del urbanismo y la movilidad. *Comisión de Transportes*

Elvik, R. y Vaa, T. (2006). *El Manual de Medidas de Seguridad Vial*. (1ª ed.). España: ETRASA.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Esparza Olcina, M. J. (2009). Prevención de lesiones infantiles por accidentes. *Pediatría Atención Primaria*, 11(44), 657-666.

Estevan, A. (2005). Modelos de transporte y emisiones de CO2 en España. *Revista de Economía Crítica*, 4, 67-87.

Estructura de la Fiscalía General del Estado.
http://www.fiscal.es/Fiscal-especialista.html?cid=1240559967580&pagename=PFiscal%2FPage%2FFGE_portadillaFiscalias

European Transport Safety Council (2007). Informe PIN (Panel INdex) 2007. <http://etsc.eu/wp-content/uploads/2nd-PIN-Annual-Report-2008.pdf>

Farchi, S., Chini, F., Rossi, P.G., Camilloni, L., Borgia, P., y Guasticchi, G. (2007). Evaluation of the health effects of the new driving penalty point system in the Lazio Region, Italy, 2001-4. *Injury Prevention*, 13 60-64.

Fernández, J. V. (2011). Delitos contra la seguridad vial: El comiso del vehículo de motor o ciclomotor antes y después. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (13), 2.

Ferrer, A., & Zori, P. La planificación de la política de seguridad vial en España 2004-2008. *Anuario de la Movilidad*, 15.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Fesvial (2011). Los conductores españoles ante la crisis 2011.
www.fesvial.es/.../Informe_estudio_Los_Conductores_ante_la_Crisis_2011

Fiscalía (2014). Informe Fiscalía. Nota de prensa resumen del fiscal de sala Coordinador de Seguridad Vial.
https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/gabinete_prensa/noticias/detalle_noticia!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbwM3E2NDRwtQs2CLV3cDAwsjPQLsh0VASgGZC4!/?itemId=247888&tieneImagenes=1&tieneDocs=1

Fiscalía General del Estado (2014). Memoria 2014 Fiscal de Sala de Seguridad Vial, Madrid.

Fondazione Filippo Caracciolo. (2003). *Patente a punti e sicurezza stradale: effetti e comparazioni*.
<http://www.fondazionecaracciolo.aci.it/attivita/studi/patenteapunti2003.shtml>

Fuentes, J. M. D., González-Tablas, A. I., González-Manzano, L., & Ribagorda, A. (2012). Diseño de un protocolo para el envío de notificaciones de denuncias por hechos de circulación al vehículo a través de tecnologías ITS.

Fuertes López, F. J. (2014). El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Funciones Fiscalía de Seguridad Vial. [http://www.fiscal.es/Fiscal-especialista/Seguridad Vial/ Funciones. html?cid=1240559967753&pagename=PFiscal%2FFPage%2FFGE_contenidoFinal](http://www.fiscal.es/Fiscal-especialista/Seguridad_Vial/Funciones.html?cid=1240559967753&pagename=PFiscal%2FFPage%2FFGE_contenidoFinal)

García Albero, R. (2007). La nueva política criminal de la Seguridad Vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 2007, núm. 9 (11), p. 1-28.

García Albero, R. (2007). La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 2007, núm. 9 (11), p. 1-28.

García, F. J. M. (2013). Situación y perspectivas del sector de la automoción en España. *Boletín económico de ICE, Información Comercial Española*, (3045), 23-34.

Gatta Sánchez, D. F. D. (2009). La potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de los bienes públicos. *Documentación Administrativa*, (282-283).

Goldenbeld, Ch., Van Schagen, I. y Vlakveld, W. (Eds.) (2012). *Identification of the essential features for an effective Demerit*

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Point System. BestPoint Deliverable 2. Leidschendam, Netherlands: SWOV.

Gómez Couselo, D. I. (2003). Visión cero o...¿ cero visión?. *Carreteras, Revista Técnica de la Asociación Española de la carretera*, (127).

Gómez Pavón, P. (2012). La reforma de los delitos contra la Seguridad Vial. *Revista Jurídica*.

Gómez, A. S., & Maillo, A. S. (2008). La reforma de los delitos contra la seguridad vial. *Revista de Derecho de la UNED (RDUNED)*, (3).

Gómez, M. T., Del Rio, M., & Álvarez, F. J. (2002). Alcohol y accidentes laborales en España: revisión bibliográfica, 1995-2001. *Trastornos adictivos*, 4(4), 244-255.

González, L. M. (2001). Drogas, seguridad vial y legislación: un cambio pendiente.

González, L. M., Ruiz, J. R., & Gil, F. T. (2008). Influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante: percepción de los conductores. *Psicothema*, 20(4), 652-658.

Haque, M.O. (1990). Evaluation of the demerit points system in deterring traffic offenses. *Evaluation review*, 14 (1), 22-41.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

i Cudolà, V. A. (2009). El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: El debido equilibrio entre especialidades y garantías comunes. *Documentación administrativa*, (284), 61-82.

Instituto Mapfre de Seguridad Vial (2005). La nueva Ley de Tráfico. https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1027159

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2014). Memoria del Instituto Nacional de Toxicología 2014. <https://www.administraciondejusticia.gob.es/.../MEMORIA>

Klipp, S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., Dabrowska–Loranc, M., Farrugia, B., y Assailly, J. P. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. *Organization*.

Ledesma y Moreno, J. (2014). ESTT–OEP Tema 28. <http://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCUQFjACahUKEwjnciU99XIAhVFOBoKHxJNBmk&url=http%3A%2F%2Fwww.dgt.es%2FGalerias%2Fia-dgt%2Fempleo-publico%2Foposiciones%2Fdoc%2F2014%2FTEMA-1.28.docx&usq=AFQjCNEaSqZLZLkqX38CiGwmaws-2GFcPw>

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Ledesma, R, y Moreno, J, (2014). Temario oposiciones OPE DGT 2014. <http://www.dgt.es/es/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/2011/temario-parte-general-convocatoria-2011.shtml>

Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-9467

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. http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l17-2005.html

Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l18-1989.html

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. http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd818-2009.html

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-26318>

Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. <https://www.boe.es/boe/dias/2015/09/23/pdfs/BOE-A-2015-10197.pdf>

Ley 38/2002, de 24 de octubre, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas, y de modificación del procedimiento abreviado. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2002-20823

Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23186>

Ley 6/2014, de 7 de abril, 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. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-3715.

Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal aprobado por la Ley Orgánica 10/1995, que entrará en vigor el próximo uno de julio.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

<http://www.boe.es/boe/dias/2015/03/31/pdfs/BOE-A-2015-3439.pdf>

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-25444>

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. <http://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49505-49509.pdf>

Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-9953

Licandro, O., & Sampayo, A. R. (1997). Los efectos de los Planes Renove y Prever sobre el reemplazo de turismos (No. 97-22). FEDEA.

Ligüerre, C. G., Campamà, M. C., & Álvarez, V. S. (2003). Ciclomotores y seguro. *InDret*, (3).

Ligüerre, C. G., Campamà, M. C., & Álvarez, V. S. (2005). 1. Introducción: Vehículos y Accidentes por tipo de vehículo. El caso de los ciclomotores.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- López, A. L., & Márquez, J. M. M. (2006). Forma urbana y movilidad sostenible: el caso de Madrid. *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, (1), 157-190.
- López, M (2015). Revista Tráfico y Seguridad Vial, nº. 230. <http://www.dgt.es/revista/num230/mobile/index.html>
- Luque, J. G. (2007). Lesiones infantiles por accidente de tráfico en España: magnitud de un problema prevenible. *Revista pediátrica de atención primaria*, 9(33), 133-147.
- Marco, R. O. (2009). Claves del nuevo Reglamento General de Conductores. *Iuris: Actualidad y práctica del derecho*, (143), 38-40.
- Méndez Ruiz, L.E. y de Vergas Sánchez, C. 2014. Vial, I. L. F. Herramientas de Intervención III. La Formación Vial. Formación para la obtención del permiso o licencia de conducción. Formación y educación a lo largo de la vida. ILAF vial.
- Ménendez, J. (2015) Revista tráfico y Seguridad Vial. Nº 230. <http://www.dgt.es/revista/num230/mobile/index.html#p=26>
- Mollinedo, C. L. (2014). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Revista Economía, sociedad y territorio*, 6(22).

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Montoro González, Luis. (2010). Opinión conductores sobre el permiso por puntos. Grupo de Investigación Factum.lab
- Montoro, L. (1991). Alcohol, juventud y accidentes de tráfico. Alcohol y juventud.
- Montoro, L. (1997). Alcohol, drogas, seguridad vial y accidentes de tráfico. *Revista Española de Drogodependencias*, 22(3), 161-164.
- Montoro, L. (2011). *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, nº. 209. <http://www.dgt.es/revista/num209/mobile/index.html#p=1>
- Montoro, L., & Roca, J. (2007). El permiso por puntos: percepción de los conductores. Una investigación sociológica para evaluar el impacto inicial del permiso por puntos en la población española. Informe de investigación.
- Muñiz, R. L. (2009). El nuevo procedimiento sancionador de tráfico. *Documentación administrativa*, (284), 11-31.
- Natal, M. R., Couto, E. V., Jiménez, J. B., & Sánchez, J. R. (2009). Incidencia judicial práctica de la modificación operada por la 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, en materia sancionadora. *Documentación administrativa*, (284), 323-339.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Nicolás F.N. (2015) Revista tráfico y Seguridad Vial. Nº 230
<http://www.dgt.es/revista/num230/mobile/index.html#p=26>

Nieto, A. M. (2009). Un nuevo Reglamento General de Conductores.
Diario La Ley, (7208), 1.

Orden de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1993-5264

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-12411

Orden INT/2229/2013, de 25 de noviembre, por la que se modifican los anexos I, V, VI y VII del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo y la Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2013-12566

Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-14246>

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

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. <http://www.boe.es/boe/dias/2005/08/10/pdfs/A28083-28087.pdf>

Organización Mundial de la Salud (2015). Nota descriptiva N° 358 OMS, 2015. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

Ozcoidi Val, M. (2004). *Evolución histórica de la valoración de los criterios de aptitud psicofísicos para conducir en España*. Universitat de València.

Pérez Sánchez, M. (2015). Análisis del sector del automóvil en España (1900-2013).

Pérez, K. (2009). Rojo, amarillo y ¿verde?: La seguridad vial en España en la primera década del siglo XXI. *Gaceta Sanitaria*, 23(5), 359-361.

Pérez, K., Seguí-Gómez, M., Arrufat, V., Barberia, E., Cabeza, E., Cirera, E., & Santamariña-Rubio, E. (2014). Definition of hospital discharge, serious injury and death from traffic injuries. *Gaceta Sanitaria*, 28(3), 242-245

Pineda Villegas, L. (2014). OEP 2014 VIAL, I. S. seguridad vial, Concepto y objetivos. Impacto de la movilidad sobre los accidentes. Comparación con otros modos de transporte. Conceptos de Seguridad Vial: Exposición, riesgo y gravedad.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Usuarios de las vías. Factores de riesgo y factores de protección en Seguridad Vial.

Poli de Figueiredo, L. F., Rasslan, S., Bruscajin, V., Cruz, R. (Jr.) y Rocha e Silva, M. (2001). Increases in fines and driver license withdrawal have effectively reduced immediate deaths from trauma on Brazilian roads: First-year report on the new traffic code. *Injury*, 32, 91-94.

RACC (2007). Valoración de un año de permiso por puntos en España y Cataluña. Una primera aproximación.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-23514

Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados. http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8047

Real Decreto 709/2006, de 9 de junio, por el que se establece la plantilla orgánica del Ministerio Fiscal para el año 2006. <https://www.boe.es/boe/dias/2006/06/10/pdfs/A22298-22300.pdf>

Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre.

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-6396>

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Vigente hasta el 31 de Enero de 2016). http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rdleg339-1990.t5.html#a65.

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

seguro en la circulación de vehículos a motor.
<http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911>

Rincón, M. J. M. (1998). La retirada de automóviles en España: una aplicación de los modelos de duración. *Investigaciones económicas*, 22(2), 225-258.

Roca, J. y Tortosa, F. (2008). El impacto del permiso por puntos sobre la seguridad vial. *Securitas vialis*, 1, 27-32

Rodríguez, J. I. (2007). Barreras más seguras. *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, (375), 20-23.

Rodríguez, J. I. (2007). Hacia carreteras de 4 estrellas. *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, (375), 24-27.

Roldán, A. A. (2010). Reforma de la Ley de Tráfico: ¿Seguridad Vial vs. Seguridad Jurídica?. *Lex nova: La revista*, (60), 33-37.

Romero, D. M. J. M. (2009). El delito de conducción con exceso de velocidad. Algunos problemas prácticos. *Revista Justiça e Sistema Criminal*, 1(1), 49-102.

RP (2015). <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performanceindex-pin-report>

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

- Rubio, M. C. (2009). La disputada naturaleza jurídica de la declaración de pérdida de vigencia del permiso de conducción por extinción del saldo de puntos. *Documentación administrativa*, (284), 253-271.
- Ruiz, J. R., González, L. M. y Gil, F. T. (2009). Valoración de los conductores españoles sobre el permiso por puntos. *Psicothema*, 21(2), 294-299.
- Sánchez, A. C. (2008). Aspectos novedosos de los nuevos delitos contra la Seguridad Vial. *Diario La Ley*, (6954), 1.
- Sancho, J. M. (2007). El niño y la seguridad vial. *Revista Pediatría de Atención Primaria*, 9(33).
- Servei Català de Trànsit (2011). Avaluació de l'eficàcia dels cursos SIMS impartits durant l'any 2009. Barcelona: Servei Català de Trànsit.
- Suriá Martínez, R. (2012). Cursos de reeducación vial como estrategia para evitar accidentes de tráfico: Estudio de la actitud de los participantes hacia estos cursos.
- SWOV (Institute for Road Safety Research) (2008). *SWOV fact sheet. Demerit points systems*. Leidshendam, the Netherlands: SWOV.
- SWOV (Institute for Road Safety Research) (2011). *SWOV fact sheet. Penalties in traffic*. Leidshendam, the Netherlands: SWOV.

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

Vargas, B. (2011). Memoria 2010 Fiscal de Sala de Seguridad Vial. Madrid: Fiscalía General del Estado.

Vargas, B. (2012). Memoria 2011 Fiscal de Sala de Seguridad Vial. Madrid: Fiscalía General del Estado.

Vargas, B. (2012). Memoria 2011. Fiscal de Sala de Seguridad Vial. Madrid.

Vera, J. C. I. (2012). La seguridad de los niños en el coche. *Cesvimap: Publicación técnica del Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre*, 20(81), 36-38.

Vera, J.B. (1977). La calificación normativa del Código de la Circulación. *Revista de administración pública*, (84), 61-76.

VII Congreso Nacional de Seguridad Vial. "La red convencional en el foco de la seguridad vial" VALENCIA | 21 Y 22 DE OCTUBRE DE 2015. <http://www.aecarretera.com/congresos/congresos-y-jornadas/congresos-previstos/2602-vii-congreso-nacional-de-seguridad-vial-la-red-convencional-en-el-foco-de-la-seguridad-vial>

VIICNC (2015). <http://www.aecarretera.es/VIISEGVIAL/>

Zambon, F., Fedeli, U., Milan, G., Brocco, S., Marchesan, M., Cinquetti, S., y Spolaore, P. (2008). Sustainability of the effects of

Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial

the demerit points system on seat belt use: A region-wide before-and-after observational study in Italy.

Zaragoza Ramírez, A., & de la Peña González, E. (2007). El análisis del efecto del carnet por puntos. *Ingeniería Civil (E)*, (152).

Zori, B, P, 2014 Vial, I.L.F Registro de Accidentes, clasificación de los datos sobre accidentes. Indicadores sistemas de información al servicio de la política Vial I. Registros policiales de accidentes: Estatal, Autonómicas. Concepto de accidentes de circulación. Definiciones. El cuestionario estadístico de accidentes de circulación. El sistema arena como registro policial de accidentes de tráfico. Contenido de la base de datos de los accidentes de circulación. Calidad de los registros policiales. Infranotificación: Procedimientos de estimación y magnitud en España. www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/.../doc/.../TEMA-1.14

Zori, P (2014).www.dgt.es / Galerias / la-dgt/ empleo-publico /.../ doc /.../ TEMA-1.14 .docx