



LA JUSTICIA EN EL TRÁFICO

Análisis del ciclo
legislativo-ejecutivo
a nivel internacional

7



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudes

LA JUSTICIA EN EL TRÁFICO

Análisis del ciclo legislativo-ejecutivo
a nivel internacional

Francisco Alonso
Cristina Esteban
Constanza Calatayud
José Eugenio Medina
Beatriz Alamar

Con la colaboración de INTRAS

© 2005 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2005 los autores: Francisco Alonso, Cristina Esteban,
Constanza Calatayud, José Eugenio Medina, Beatriz Alamar

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2005

ISBN: 84-96323-16-1

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1	Una reflexión para un nuevo viaje	9
[1.2	El cuarto paso en un largo camino	13
[1.3	Dar el paso de realizar un estudio analítico documental: objetivos de este estudio	18
[2]	El sistema legislativo-sancionador en tráfico y seguridad vial	21
[2.1	El sistema legislativo regulador en el tráfico	22
2.1.1	Incumplimiento e infracción	26
2.1.2	Los límites de velocidad	30
2.1.3	Los límites de alcoholemia	35
[2.2	El cinturón de seguridad	42
[2.3	¿Por qué trasgredimos la ley? En busca de los motivos	52
2.3.1	Efectividad de la ley	53
2.3.1.1	Conocimiento de la ley y su significado	53
2.3.1.2	Conciencia de la importancia de la ley y de sus beneficios	54
2.3.2	Actualización de la ley	55
2.3.3	Planificación de la legislación	56
2.3.4	La aceptación de las leyes de tráfico y la norma social	59
2.3.5	Un ejemplo ¿Por qué no se cumplen los límites de velocidad?	61
[3]	Control, vigilancia y supervisión de la norma	63
[3.1	Diferentes modelos de vigilancia y supervisión en la Unión Europea	68
[3.2	La policía de tráfico en España	72
3.2.1	La función de policía judicial	72
3.2.2	La función asistencial	73
[3.3	Fundamentos de la eficacia del sistema de vigilancia y control	74
3.3.1	Los controles de alcoholemia	78
3.3.2	El control de la velocidad	81
3.3.3	El uso del cinturón de seguridad	88
[3.4	Retos y dificultades en la actividad policial	88
3.4.1	Problemas de medición	88
3.4.2	Cuestiones de coordinación	89
3.4.3	Cuestiones relacionadas con los medios	89
[3.5	Las alternativas al control y la supervisión policial	92
3.5.1	El control y la supervisión inteligente	92

3.5.2	Agentes de tráfico vs. cuerpos no policiales	94
[4]	La sanción administrativa en el tráfico	97
[4.1	El proceso sancionador en España	98
[4.2	Las sanciones administrativas de tráfico en España	101
4.2.1	Sanciones económicas	101
4.2.2	Suspensión del permiso	102
4.2.3	Modificaciones y alternativas de las sanciones y casos especiales	102
4.2.4	La ejecución de las sanciones	106
[4.3	El régimen de sanciones en los países europeos	108
4.3.1	Las sanciones por consumo de alcohol en la conducción	109
4.3.2	Las sanciones por exceso de velocidad	119
4.3.3	Las sanciones relacionadas con el uso del cinturón de seguridad	124
[5]	De la responsabilidad administrativa a la responsabilidad penal: los delitos de tráfico	129
[5.1	El sistema judicial y los órganos judiciales	130
5.1.1	La organización judicial en España	131
5.1.2	Organización jerárquica de los Juzgados y Tribunales. Organigrama	131
[5.2	Los delitos contra la seguridad del tráfico en España	133
5.2.1	El delito de conducción de vehículos a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas	133
5.2.2	El delito de negarse a someterse a la prueba de alcoholemia	138
5.2.3	El delito de conducción con temeridad manifiesta	138
5.2.4	Delitos de originar riesgo para la circulación, resultado lesivo, temeridad con desprecio por la vida y utilización del vehículo como instrumento de delito	139
[5.3	El papel de la criminología en los delitos de tráfico	140
5.3.1	El informe criminológico forense	141
5.3.2	Objetos y sujetos del informe	142
5.3.3	Ejemplos de casos prácticos	144
5.3.3.1	Caso 1. Informe criminológico de valoración-pronóstico sobre un caso de delincuente de tráfico	144
5.3.3.2	Caso 2. Informe criminológico sobre la idoneidad de la concesión de la libertad condicional	147
[5.4	Las víctimas de los accidentes de tráfico frente al sistema legal	166
5.4.1	Víctima-delincuente, culpable-inocente	167

5.4.2	Delincuente difuso	167
5.4.3	Víctima enteramente inocente	168
[6]	Análisis complementarios y conclusiones	173
[6.1	¿Qué decir del sistema legislativo regulador en el tráfico actual?	174
6.1.1	La disonante “convergencia” europea	184
6.1.2	Juicio a nuestra legislación	187
[6.2	Control, vigilancia y supervisión de la norma	188
6.2.1	Estrategias para el control efectivo	191
6.2.1.1	El control de la alcoholemia	191
6.2.1.2	Los controles de velocidad	192
6.2.1.3	Control del uso del cinturón de seguridad	194
6.2.2	Alternativas a la vigilancia policial	196
6.2.2.1	Las alternativas “tecnológicas”	196
6.2.2.2	Agentes de tráfico vs. cuerpos no policiales	198
[6.3	El sistema sancionador: “la justicia a escena”	199
6.3.1	Las alternativas y complementos al sistema sancionador “convencional”	202
6.3.1.1	Las medidas reeducadoras	202
6.3.1.2	El tratamiento de la reincidencia como medida preventiva para evitar la infracción/sanción	203
6.3.2	Juicio a nuestro sistema sancionador	207
[7]	Bibliografía	213

1. INTRODUCCIÓN

“Los conductores ya desde un principio, demostraron que no cumplirían ninguna norma que les causase inconveniencia (como el límite de velocidad) o que, pese a ser fácil de obedecer, no se viesen forzados a respetar (como la regulación para el número de matriculas).

Si esa era la actitud del usuario, tendríamos que aceptarla en el tiempo, y contrarrestarla incrementando la actividad policial, especialmente mediante la provisión de más recursos, hasta que los usuarios anclasen en lo más profundo de sus mentes que el cumplimiento de la ley es su necesaria contribución para el bienestar común”.

Mr. Frank Elliott

The Times, enero 1934

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Estamos “acostumbrados” a la norma. Las normas nos acompañan desde niños y rigen los espacios sociales que habitamos. Y estos espacios no pueden ser entendidos de otra forma, ni en nuestra cultura, ni en ninguna otra.

No podemos hablar de libertad sin hablar de normas. Porque las normas sirven no sólo para limitar las posibilidades de acción de las personas, sino que permiten preservar los derechos de determinadas acciones para otros.

De todo aquello a lo que tenemos derecho como personas, destaca uno que posibilita todo lo demás, la vida. Esta es una reflexión que no por simple es importante y desgraciadamente no siempre asumida, si tenemos en cuenta que unos podemos acabar con la vida de los otros de diversas maneras.

Se pueden establecer, aunque en este documento no nos entretendremos en ello (porque este libro no es el lugar donde hacerlo), numerosas clasificaciones de las normas en las que se recogerían, por ejemplo: la norma social, ética y moral; la norma formal e informal; escrita y no escrita; regulada o no regulada. Pero todas ellas, a pesar de sus, en ocasiones, acusadas “incoherencias”, nos llevarían al mismo principio, un principio compartido, aunque no en la profundidad y extensión en los que se materializa:

“La norma existe sea cual sea su manifestación, porque es producto y necesidad de la interacción entre las personas.”

Recordamos un curso de doctorado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Valencia. Un jurista argentino hablaba de la imposibilidad de la existencia de sociedades sin normas. Para ello, ponía el ejemplo de una sociedad primitiva en la que una tribu se reunió con el propósito de acordar que no habría normas y la primera decisión que tomó fue precisamente ésta. Lo que no acabaron de entender es que esta decisión se había transformado en la primera norma de dicha sociedad. La norma en dicho caso fue que no habría normas.

Y el proceso continuaría, porque habrá que poner los medios para controlar que esta norma se cumpla y ello implica, sin lugar a dudas, el desarrollo de más normas.

Es cierto que la norma y todo lo que ésta comporta tiene un componente más que primordial que procede de las ciencias jurídica y legislativa. Pero la norma, puesto que se aplica a las personas y las sociedades, tiene mucho que ver con la sociología y con la psicología. Las personas y las sociedades conocen/no conocen las normas, aceptan/no aceptan las normas, comparten sus principios o no lo hacen y las cumplen/no cumplen. La implicación de lo dicho es que en el desarrollo de las normas y en la evaluación de las mismas deben de estar implicadas distintas ciencias.

Además, hay que considerar que la norma no está sola. La norma no tiene sentido sin que existan una serie de consecuencias asociadas a su cumplimiento/incumplimiento. Llegado este punto, cuando pasamos al plano de las sanciones, y por lo tanto de las consecuencias, podemos pensar que muchos principios de las mismas tienen que ver con los principios de aprendizaje, sobre todo con aquellos que se derivan del paradigma del "condicionamiento operante".

Y si realizamos un primer análisis podemos concluir que las normas y las sanciones en sentido amplio siguen los principios del aprendizaje. Lo cual no quiere decir que en su sentido particular lo hagan.

Pero, ¿hemos aplicado en nuestro sistema jurídico las normas contando con lo que sabemos del aprendizaje, o bajo las indicaciones de las ciencias conductuales? La respuesta podría ser no, al menos de forma sistemática y actualizada.

El castigo, el refuerzo negativo, el refuerzo positivo, el coste de respuesta, etc. son elementos existentes en el condicionamiento operante, que se rige por la modificación de una conducta de acuerdo con las consecuencias que de ella se siguen. En la aplicación de la norma, el castigo tiene un peso preponderante, mientras otras consecuencias como el refuerzo, son las grandes olvidadas de la norma. En efecto, hay más castigo (aplicación de una contingencia negativa, como una sanción) que refuerzo negativo (retirada de una contingencia negativa), por no decir que casi no existe el refuerzo positivo (aplicación de una contingencia positiva) como tal.

Pero en la propia aplicación del castigo en nuestro sistema jurídico vemos que se incumplen, algunas veces porque no es posible hacerlo, por qué no decirlo, los principios que deben de regir dicha aplicación. Ello es en parte debido a que para que se cumplan todos los principios debemos de contar con otros elementos. En efecto, la norma no tiene sentido si nadie controla que ésta se cumpla. Un hecho que abre un amplio rango de demandas importantes entre las que destacaríamos: ¿Quién? ¿Cómo? ¿Con qué frecuencia? ¿Con qué medios? realizar dicha labor.

La respuesta a estas preguntas, como en casos, anteriores nos lleva, al margen de distintos dilemas éticos, a determinar distintos niveles de eficacia de supervisión y consecuentemente de cumplimiento de la norma.

Pero la supervisión, por muy bien resuelta que esté, ni determina ni garantiza el acatamiento de las normas.

Y si los elementos introducidos hasta el momento, indiferentemente de su complejidad, no parecen suficientes, vamos a introducir más: necesitamos a alguien que administre finalmente las sanciones cuando no se cumpla la norma. Necesitamos algo/alguien que administre la veracidad de que los comportamientos realmente se han producido, de la intención de los mismos, que evalúe la gravedad, que los ponga en relación con lo que las normas dicen, sus excepciones...

Necesitamos juzgar antes de sancionar. Es necesario aplicar la justicia.

Este nuevo elemento nos abre a nuevas cuestiones que nuestras capacidades nos impiden ya manejarlas en relación y en el mismo tiempo con el resto.

**“mentiras que ganan juicios
tan sumarios que envilecen.”
*Peces de Ciudad, Joaquín Sabina***

¿Pero es que estas disfunciones se producen sólo en el sistema o marco jurídico del que nos dotamos las sociedades? En absoluto. Cada uno de nosotros en algún momento asumimos alguno o todos estos roles a la vez. En efecto, en muchas de nuestras actuaciones diarias, ya sean laborales, familiares..., dictamos normas, controlamos que éstas se cumplan y si se nos permite decirlo, dictamos sentencias para los individuos sobre los que tenemos influencias.

Quizás, si comparáramos la percepción/opinión que tenemos sobre las normas y todas las derivaciones comentadas de ellas, podríamos comprobar que el sentido y grado de nuestras valoraciones no coincidirían, ni sobre las normas que dictan otros sobre nosotros (incluidas las sociales determinadas por los poderes públicos) ni sobre las que nosotros mismos imponemos/nos imponemos.

Si ahondáramos en la cuestión de estas últimas nos adentraríamos sin duda en el ámbito familiar, y en la relación normas y educación si hablamos de educación, nos tendremos que plantear algunas preguntas interesantes. ¿Cuál es la forma de

transmisión de los padres de las normas? Llegado este punto, alguien se podría preguntar ¿Qué tiene que ver esta reflexión con el tráfico? La respuesta es tan sencilla como contundente: todo.

La norma y todo lo que de ella se deriva es fundamental en el ámbito del tráfico para regular los comportamientos de los conductores, porque de lo que se trata en última instancia y por encima de otros objetivos es de preservar ese derecho fundamental al que nos referíamos al principio: el derecho a nuestra vida y la de los demás. Es obvio que en el ámbito del tráfico, el riesgo que asumamos con nuestras conductas imprudentes, no sólo repercute sobre uno mismo, sino que pone en riesgo a las personas (conductores y peatones) con los que interactuamos.

En el tema del tráfico, de los accidentes e incidentes, como en toda conducta que se lleva a cabo en un sistema interactivo, hay víctimas y culpables/responsables. Sin embargo, por sus tasas, por su trascendencia, las víctimas y responsables de los accidentes de tráfico no son tan protagonistas como lo son en otros ámbitos. Quizás podemos pensar en determinadas características como: ¿Una mayor impunidad? ¿Mayor dificultad de tantos comportamientos de tantos otros actores?

El debate social en este terreno está servido. Recuerdo, aunque no tuviera que ver con el objetivo que la seguridad sino en cuanto a las reivindicaciones de la fluidez una protesta de taxistas ante un concejal de tráfico, que en requerimiento de sus demandas, la solución propuesta era:

“Si no hay concejal de tráfico que lo pongan, si lo hay que lo quiten.”

También recuerdo bien las palabras de descargo de muchos de estos concejales, que hablan de que:

“todo el mundo entiende de tráfico como de fútbol.”

La presión sobre los agentes en el ámbito municipal es más intensa fruto de la proximidad y el conocimiento. ¿O, no habrán recibido tantos de estos agentes alguna coerción para retirar una sanción? O un “Usted no sabe quién soy yo”. Cuando no existe esa proximidad o conocimiento, los recursos de multas están al orden del día. Hay muchos servicios que los ofrecen.

¿Y qué pasa en torno a la indefensión que muchos tienen con respecto a comportamientos agresivos de otros usuarios de la vía?

¿Qué decir de las víctimas de los accidentes, que saben que hay daños que no son reparables?

Lo cierto es que en todo esto uno puede cambiar de opinión tan rápidamente como cambia de perspectiva, tanta más cuanto más empatía tenga, y tanto más cuando uno mismo o la realidad le hace asumir un papel según la situación a la que se enfrentan.

Existe una última cuestión, a nadie, y menos a quien ha viajado, se le escapa el hecho de que el cumplimiento de las normas no es igual en todos los sitios, ni las normas, ni su supervisión, ni su sanción, ni el juicio que de su cumplimiento o incumplimiento se deriva. Es claro que al margen de muchos condicionantes, el cultural tiene una importancia diferencial.

La verdad es que esta temática que humildemente vamos a tratar, con el único objetivo de plantear pre-reflexiones, se podría extender a lo largo de muchas páginas. Pero la extensión es limitada, y aunque cuesta entender este concepto, lo tenemos que cumplir, es la norma.

1.2 El cuarto paso en un largo camino

Tal y como defendíamos en el pasado, y mantenemos en el presente, es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

Además, cuanto más camino se ha recorrido, mejor podemos definir el sentido y dirección de dicha andadura. Y tengan por seguro que nosotros hemos recorrido mucho camino. En efecto, la relación entre la Sección de Asesoramiento y Desarrollo del Instituto de Tráfico de la Universidad de Valencia y Attitudes, el programa social de Audi, comenzó hace ya cuatro años. Recuerdo una primera reunión con Jesús Gasanz, Director General de Audi, en la que también estaban por parte de Attitudes, Silvia Carrascosa y Toni Rabal, que el primer aludido dijo: "el camino que vamos a emprender es un camino estrecho pero largo".

Y cuento esto por varias razones, entre la más importante es que, como todos los años, uno no sabe cuándo terminará esta línea de trabajo, y la otra es que pese a lo que

algunos han podido pensar siempre hemos tenido la libertad de decir lo que quisiéramos, y en este momento siento la necesidad de dejarlo por escrito.

Lo cierto es que en materia de tráfico, en demasiadas ocasiones, nos encontramos con “trabajos” cuyo único objetivo es tratar de impactar en los medios de comunicación, obteniendo con ello beneficios inmediatos dentro de toda una estrategia de marketing social. Por ello, encontrar una institución y unas personas que realmente crean en lo que hacemos es un lujo para cualquier investigador. Motivo que, junto a otros (por qué no reconocerlo), puede satisfacer uno tan importante como es el de tener los medios para contribuir a profundizar en una problemática tan importante como la presente.

Quien pese a lo expuesto piense que lo dicho anteriormente tiene un sentido de adulación se equivoca, tiene más el sentido de quien quiere dejar, como decimos vulgarmente, las cosas “bien claras”.

“...la mía será una soledad muy profunda, disolviéndose muy hondo, en las entrañas de mi libertad, y esa será siempre mi canción.”

Volviendo a los inicios de la relación con Attitudes, fue en ese marco de diálogo donde se puso de manifiesto algo sobre lo que no hubo discusión, el objetivo de nuestro primer trabajo: “establecer una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.”

La elección de esta temática estuvo motivada entonces por la preocupación presente, tanto en expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella hubo una que destacó por muchos motivos:

“...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

Pero también era obvio que la Educación y la Formación Vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este

caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial de Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras e inspiradoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilidad que han encontrado en nuestros trabajos tantos y tantos profesionales aplicándolos en el “mundo real”.

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos a medio camino. Era inevitable y necesario continuar. Desafortunadamente, es muy difícil y sobre todo la espera es a largo plazo, que llegue el momento de alcanzar la meta: “que nadie muera o se lesione en la carretera”, “que fallezca y se lesione menos gente”, pero no por ello hay que desistir. Así,

“(…) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, es el gran olvidado desde el punto de vista de la educación.”

Pues bien, las conclusiones de las terceras jornadas de reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las “regulaciones legales - jurídicas -penales y sancionadoras”, la necesidad de intensificarlas y endurecerlas, fueron una reivindicación constante en el marco de las reflexiones. Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, una reprobada actitud. Ahora ampliamos nuestro

punto de mira y en estas jornadas vamos a reflexionar sobre el mecanismo legal en el tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de estas jornadas es disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surge de planteamos cuestiones tales como:

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones "convencionales" las únicas alternativas ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables?

En definitiva **¿Hay justicia en el tráfico?**

Cualquiera que sea la respuesta partiremos de una premisa:

“...la justicia es necesaria porque es injusto que muera tanta gente inocente en las carreteras. “

A estas razones, no obstante, se une el hecho de que en nuestro país existe una tendencia abrumadora en los últimos tiempos, de "intensificar temporalmente los controles", a intentar establecer nuevas fórmulas sancionadoras e incluso aumentar la calificación de gravedad de la infracción, así como su cuantía. Una de las preguntas que surgen a colación de esto sería ¿se justifica este empeño en detrimento de otras medidas?, ¿se atiende a las variables que, al menos teóricamente aumentarán la eficacia de estas medidas?

En resumen, que en este camino comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la agresividad en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, aunque a largo plazo, la prevención desde la educación y la formación. Inevitablemente esto nos llevó a estudiar uno de los grupos de riesgo como son los jóvenes que más accidentalidad representa,

cualquiera que sea el indicador que utilicemos, y más susceptible de esa insuperable eficacia de la educación y la formación vial. Y llegado este momento, abordamos la problemática de la normativa, supervisión policial, sanción y justicia como elementos reivindicados por la sociedad, muy especialmente en el grupo de jóvenes.

Y para este cuarto cometido hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida, que recogemos en este volumen.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de una visión global donde situar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La interdisciplinariedad caracteriza el ámbito del tráfico y la seguridad vial, y como hemos comentado, domina el mecanismo legal-jurídico. Es necesario que seamos especialistas, es insustituible la especialización, pero el trabajo y la reflexión conjunta de los diferentes expertos es fundamental. Por ello, el dotar a todos los que estamos interesados y preocupados de una herramienta común, que nos permita recibir y ofrecer desde nuestros conocimientos más profundos, adoptar un punto de vista integral y ecléctico.

No es arbitrario, entonces, que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas desde la investigación más empírica y experimental. La premisa, de nuevo es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

Pero también, desde la interpretación más teórica de la experiencia, lo que nos permitirá crear un marco conceptual, desde el cual abordar el principal objetivo, “desde el conocimiento pasar a la acción”. Al tratar el continuo de la normativa, la supervisión policial, la sanción y la justicia en el ámbito del tráfico, lo hacemos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado.

1.3 Dar el paso de realizar un estudio analítico documental: objetivos de este estudio

A lo largo de los diferentes apartados que conforman la primera parte de este análisis revisión que hemos denominado "Ciclo legislativo-ejecutivo en tráfico y seguridad vial", damos algunas pinceladas a cada uno de los elementos que hemos considerado conforman el "mecanismo cíclico de las medidas legislativas en el tráfico y la seguridad vial", es decir, las medidas que regulan, supervisan, sancionan, juzgan el comportamiento vial de los usuarios de la vía. La composición, interacción, generalidades, particularidades..., de cada uno de estos elementos.

La legislación, la normativa, las ordenanzas, regulaciones, como veremos, se establecen con el fin de que sean cumplidas, y con ello garantizar la seguridad vial.

No obstante, en la realidad, en la vida cotidiana, no siempre ocurre así, por lo que se hace necesario establecer un mecanismo de control que sea capaz de advertir qué usuarios no cumplen con la normativa.

Dependiendo del grado de cumplimiento y de sus consecuencias, será necesario establecer un sistema sancionador con el objetivo de persuadir a los infractores a cumplir la ley (bajo los principios del aprendizaje y del castigo).

Debido a la heterogeneidad en los subgrupos de usuarios de la vía, nuevas tecnologías, regulaciones, densidad, etc. "siempre habrá infractores", por lo que también periódicamente habrá que revisar, modificar las leyes, y en ocasiones, introducir otras nuevas leyes. Volviendo entonces al principio del proceso.

Casi de forma cronológica iremos, en cada uno de los componentes, haciendo referencia a su descripción, generalidades, particularidades, objetivos y eficacia. Nos centraremos fundamentalmente en nuestro país, aunque siempre haremos referencia a nuestros vecinos europeos. Esta referencia consideramos que es obligatoria, en primer lugar por la riqueza que puede suponer una comparativa y/o crítica constructiva, y sobre todo por la tendencia a la convergencia europea que domina en esta área, la del tráfico, el transporte y la seguridad, convergencia en ocasiones ya oficial.

Es un área que obviamente, como en general el área del tráfico y la seguridad vial, es absolutamente multidisciplinar. Por ello, cualquier abordaje tendrá que ser necesariamente interdisciplinario, pero "paradójicamente" sus diferentes componentes requieren de una

especialización que, en ocasiones, se cierra al entendimiento y la comprensión, ya no sólo entre profesionales sino también entre decisores políticos y usuarios.

Hablamos de leyes, legisladores, de derecho, de fuerzas de seguridad del estado, de estructuras, jerarquización, organización, hablamos de la judicatura, jueces, potestad administrativa, del *ius puidendi*, pero sobre todo hablamos de usuarios de la vía que son sometidos a leyes, que han de ser persuadidos para su cumplimiento, controlados y supervisados por su comportamiento, sancionados, juzgados, con un único objetivo "prevenir, evitar los accidentes garantizando la seguridad vial". Pero estos usuarios no entienden de legislación, les cuesta aceptar el control, y en ocasiones no comprenden el por qué son regulados, sancionados, juzgados "si no han hecho mal a nadie".

Por otra parte, los profesionales que han de persuadir, controlar, legislar el mismo proceso, depende, por su dinámica "sistémica" del buen/mal funcionamiento, de la eficacia de los demás elementos del mecanismo interactivamente.

Pero insistimos, el fin último **regular la conducta**, el denominador común, el comportamiento del usuario. Todo elemento negativo en el tráfico comienza por un error o por una infracción del usuario de la vía.

De ahí que, desde nuestra perspectiva, "cualquier problema de seguridad vial, debe ser definido en términos de conducta humana". Desde este enfoque conductual, no somos juristas, no somos magistrados, no somos expertos policiales, todos somos usuarios de la vía que vamos a reflexionar.

En esta reflexión somos usuarios letrados, jueces, políticos, psicólogos, pedagogos, periodistas, políticos, educadores, y todos tendremos algo que decir sobre este sistema legislativo sancionador y sobre su eficacia. Necesitaremos por ello, al margen del punto de vista adoptado, para una reflexión fructífera, conocer y tener una visión integral del proceso y de sus fundamentos. Este es nuestro objetivo, desde una visión integral, sin tecnicismos innecesarios, desde una terminología lo más lega y profana posible abordaremos diferentes temáticas:

En primer lugar nos hemos referido a la legislación, a las leyes de seguridad vial, al código de circulación, con relación a las principales conductas de riesgo que, por ende, son objeto máximo de regulación y control legal. No tanto a la descripción de las leyes sino a las necesidades y requisitos de su eficacia, así como a los fenómenos que son inherentes a su potencial acatamiento o quebrantamiento.

En segundo lugar, hemos abordado el control y la supervisión de la legislación, sus objetivos y eficacia, como preámbulo de la ejecución del sistema de sanciones.

Por último, la sanción, su por qué, su fundamentación, su eficacia, su tendencia, las cuestiones que deriva. La sanción, desde el punto de vista administrativo y penal, está marcando una tendencia clara, endurecer las leyes, endurecer las sanciones. Socialmente se reclama la penalización de los delitos. Es lógico, hablamos de muertos, de lesionados, de víctimas inocentes. Se busca castigar al que mata, con una pistola, con un vehículo... Al fin y al cabo para los familiares de aquel que ha sido asesinado por un conductor ebrio, que conduce a una velocidad excediendo los límites permitidos, al que la mayoría de usuarios circula o debería circular de acuerdo con la ley, es un asesino. Y los asesinos, los homicidas, deben ser juzgados por los tribunales de lo penal.

Del panorama que nos dibujará esta primera parte, inevitablemente surgirán cuestiones, a veces con respuestas claras, a veces sin respuestas evidentes y manifiestas. Se abre así una segunda parte que nos abrirá la reflexión. Por ello recogemos en esta segunda parte "análisis complementarios" y conclusiones que nos ayuden a encontrar respuestas en la búsqueda de la máxima eficacia y eficiencia del sistema, considerando sus posibles alternativas.

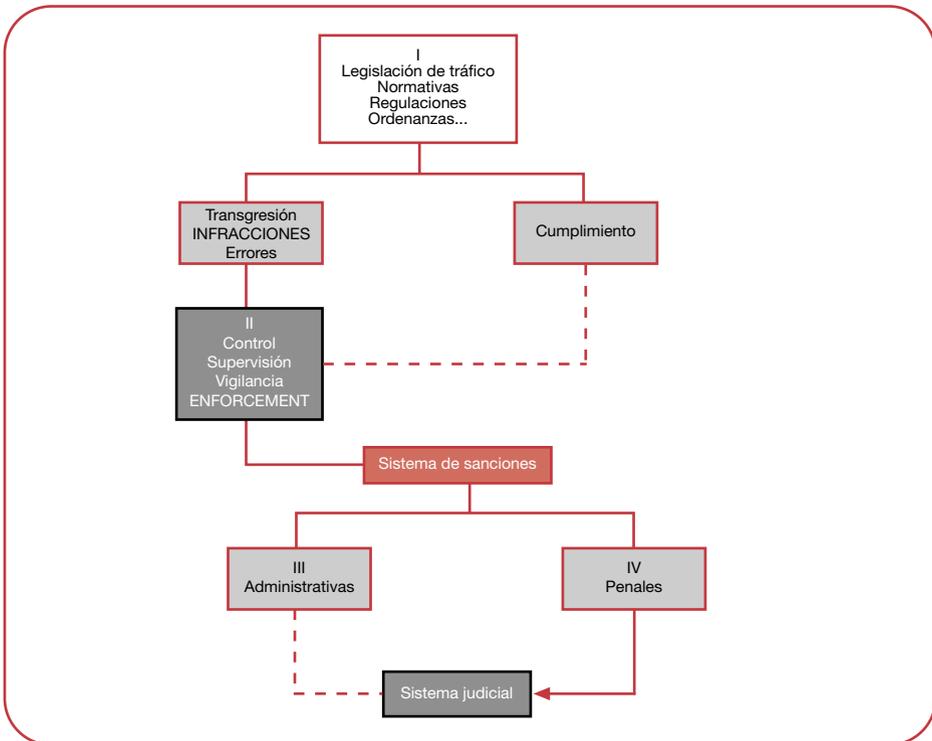
Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y de la Sección de Asesoramiento y Desarrollo del Instituto de tráfico de la Universidad de Valencia que han contribuido a este trabajo, haya valido la pena.

2. EL SISTEMA LEGISLATIVO-SANCIONADOR EN TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

2.1 El sistema legislativo regulador en el tráfico

Existen diversas medidas y contramedidas dentro del ámbito del tráfico y el transporte dirigidas a mejorar la seguridad vial cuyo cometido principal es prevenir y en consecuencia disminuir/evitar los accidentes de tráfico.

Por ejemplo, desde la iniciativa que origina este documento nos centraremos en lo que hemos denominado "mecanismo cíclico de medidas legislativo-ejecutivas" que regulan, supervisan y sancionan el comportamiento en el tráfico y la seguridad vial.



Cuadro (1). Mecanismo cíclico de medidas legislativo-ejecutivas para la regulación, control y sanción del funcionamiento del tráfico y la seguridad vial

En cualquier área o ámbito, el establecimiento de la legislación lo que intenta es regular la conducta, con el fin último de que las leyes (en nuestro caso las leyes que regulan el tráfico y la seguridad vial) sirvan para salvar vidas y prevenir el dolor.

Es decir, cualquier problema de seguridad vial, debe ser definido en términos de conducta humana. Los elementos recogidos en el Cuadro (1) como principales

componentes del mecanismo de medidas legislativo-ejecutivas, son todos ellos medidas potencialmente efectivas para alcanzar y conseguir la influencia perseguida y deseada en la conducta del usuario.

Así,

(...) el objetivo de las leyes y normativas en el tráfico es el cambio/regulación de la conducta de los usuarios de la vía y, a largo plazo, disminuir los accidentes de tráfico.

Sin embargo, para que las leyes se cumplan y se acaten... determinen un cambio real y regulen de forma efectiva la conducta del usuario, en primer lugar, deben ser aceptadas.

Generalmente, las leyes en el tráfico son aceptadas por la población de usuarios, pero siempre que la población esté bien informada sobre los efectos beneficiosos de esas leyes y regulaciones. Sin embargo, también es cierto que una ley es más probable que sea aceptada si es considerada efectiva para reducir un riesgo indeseado para la seguridad vial, y siempre que los costos sociales y/o personales sean aceptables.

Sin embargo, la realidad determina que los usuarios de la vía optan por cumplir o transgredir las regulaciones de tráfico de acuerdo con los beneficios o desventajas que se asocian con la conducta de acatamiento. Este proceso de elección, desde el punto de vista teórico a menudo se representa como un proceso de toma de decisiones racional en el que los beneficios y desventajas de la conducta y las alternativas conductuales son evaluados y comparados. Sin embargo, en la práctica, muchas elecciones no se amoldan a los criterios de un modelo totalmente racional. En el tráfico, como en cualquier esfera de la vida, las personas tendemos a tomar atajos en el funcionamiento mental, confiando en hábitos, en información incompleta, en "las corazonadas", "los juicios intuitivos", o en la imitación "irreflexiva" del comportamiento de otras personas para tomar ciertas decisiones.

Por tanto, el incumplimiento de una regulación de tráfico no debe adscribirse únicamente a una despreocupación por la ley o la seguridad vial, puede ser que la norma no sea acorde con los hábitos o capacidades de procesamiento de la información de los usuarios de la vía.

De acuerdo con Gondelbeld (2003) esto nos llevaría a:

- (1) considerar las condiciones cognitivo-informativas necesarias para la efectividad de una ley o una regla en la conducta;

(2) revisar y modificar la legislación en seguridad vial como opción estratégica para aumentar la aceptación de la ley de tráfico, y

(3) considerar los factores que pueden determinar si una ley es relevante y por tanto aceptada, que puede radicar en procesos sociales de imitación, divulgación y establecimiento de normas entre los usuarios de la vía.

Volveremos a estas tres variables como determinantes "inherentes a la ley", de su cumplimiento potencial. Pero antes de abordar los posibles "motivos", haremos referencia a la magnitud de esas conductas de transgresión o cumplimiento), es decir, ¿por qué cobra tanta importancia cumplir una ley en el ámbito del tráfico y la seguridad vial?, ¿cuáles son sus consecuencias?

A grandes rasgos, en el ámbito del tráfico y la seguridad vial la importancia de la normativa radica en su relación con los accidentes. Incumplir una norma es cometer una infracción, podríamos plantearnos entonces ¿en qué medida contribuyen las infracciones a los accidentes?

El número de muertos en la carretera en los quince países de la Unión Europea fue aproximadamente 42.500 en 1996. El número total de heridos podría ser de 3.5 millones de personas teniendo en cuenta la subnotificación. En todos los países de la UE, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte de la población de 45 años e inferior. El costo socio-económico total de estos accidentes es de aproximadamente 160 billones de euros (ETSC, 1997).

Una gran proporción de estos accidentes es precedida por una o más infracciones de tráfico (Rothengatter y Harper, 1991).

En un nivel agregado, las infracciones de tráfico son un factor principal de las muertes y lesiones en el tráfico.

Según el actual Director de Tráfico, Pere Navarro, 4 de cada 5 accidentes son causados por una infracción.

Nos centraremos en las tres normativas más "importantes" por su mayor influencia en el riesgo de accidente o en las consecuencias del propio accidente, y por tanto dignas de estar sujetas a una regulación más exhaustiva y un "intenso" control. La mayor parte de conductores implicados en accidentes de tráfico no cumplen con los límites de velocidad, los niveles de alcoholemia, ni la obligación de llevar puestos los cinturones de seguridad.

De hecho, estos son los tres factores que en mayor medida contribuyen al número de muertos y heridos en accidentes de tráfico (European Transport Safety Council, 2004).

- Los conductores con un nivel de alcoholemia superior a los límites legales causan al menos 6.800 muertes al año en la Unión Europea.
- Los conductores que exceden los límites de velocidad causan cerca de la tercera parte de accidentes graves.
- Más de la mitad de los ocupantes de automóviles muertos en la Unión Europea cada año, podrían sobrevivir al accidente si llevasen puesto el cinturón de seguridad.

Por otra parte, dado que toda transgresión a la normativa de tráfico no tiene la misma repercusión sobre la seguridad vial.

Aquellas conductas que son la causa más común de los accidentes de circulación deben ser las más perseguidas y corregidas:

Velocidad inadecuada, velocidad excesiva, marcha lenta, adelantamientos indebidos, conducción negligente, conducción temeraria, distracciones a la conducción, etc.

¿Podríamos ya cuestionarnos si son realmente las más perseguidas y/o sancionadas?

Sin embargo, aunque existe una correlación positiva directa entre infracciones y accidentes, no podemos decir que toda infracción tenga como consecuencia un accidente. No obstante, sí que es fácil apreciar que la mayoría de los accidentes tienen como causa directa una o varias infracciones de tráfico. Por ello, la denuncia y posterior sanción de las infracciones, debería constituir el instrumento más eficaz para luchar contra la accidentalidad.

Pero tengamos en cuenta que una única característica conductual o una única observación de la conducción no predice la implicación en el accidente. Es necesario tener una visión más comprehensiva del estilo de conducción del conductor. Por ello, el historial de infracciones de un conductor se asocia con un incremento de la probabilidad de verse implicado en una accidente grave.

Un expediente de conducción con numerosas sanciones, claramente indica que el conductor forma parte de un grupo de riesgo, y puede ser que las medidas convencionales no sean suficientes para mejorar su conducta. Por otra parte, como ejemplo,

- la comisión de una infracción de tráfico en un periodo de tres años implica un incremento significativo de la probabilidad de "salirse de la carretera", con el consiguiente riesgo de accidente de tráfico;

- un expediente con al menos dos detenciones por conducción con exceso de velocidad implica un clarísimo incremento del riesgo de tener accidente de tráfico.

En conclusión, la implicación en un accidente puede predecirse en base a la conducta pasada. Como ejemplo, los niveles de velocidad a los que se circula tienen una relación directa con las tasas de accidentes.

Abarcamos ya para poder disponernos a su evaluación, valoración, eficacia..., las normativas y leyes vigentes en relación a los límites de velocidad, los límites de alcoholemia y el no uso del cinturón de seguridad, por ser, como hemos comentado las regulaciones cuyo incumplimiento suponen más riesgo para la seguridad vial. En este sentido, su incumplimiento, insistimos, ha de ser el más perseguido y el más sancionado. De hecho, veremos como en determinadas ocasiones, según nuestro código de circulación, las dos primeras pueden ser constitutivas de delito. Es decir, las circunstancias y consecuencias pueden sobrepasar la esfera de la infracción-sanción administrativa de tráfico y alcanzar el ámbito de "lo penal".

2.1.1 Incumplimiento e infracción

En España, las infracciones de tráfico pueden calificarse como graves, muy graves y leves. En el momento en que se está elaborando este documento, la ley de seguridad vigente establece lo siguiente:

Son infracciones muy graves:

- Sobrepasar en más de un 50% la velocidad establecida como máxima y siempre que ello implique superar al menos en 30 km/h el límite máximo, lo que implica circular a 180 km/h por autovías y autopistas, a 150 km/h en carreteras cuya velocidad esté limitada a 100 km/h y a 80 km/h en vías urbanas, al margen de otras limitaciones que puedan establecerse.
- La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas con tasas superiores a las establecidas y, en todo caso, habiendo consumido estupefacientes, psicotrópicos, y sustancias similares. Los casos más graves que generen un peligro para la circulación pueden incluso suponer delito y su consiguiente condena penal.
- No cumplir la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia o para la detección de la posible intoxicación con estas sustancias. También es una obligación de los no conductores y de los usuarios de la vía cuando estén implicados en algún accidente de tráfico.

- Conducir de forma temeraria.
- Ocupar en más de un 50% el número de plazas establecidas para un vehículo, por ejemplo, viajar siete personas en un turismo autorizado para cinco.
- Competir o hacer carreras de vehículos no autorizadas.

Son infracciones graves las que consisten en:

- Conducir de forma negligente.
- Arrojar a la vía o a sus alrededores objetos que puedan producir accidentes o incendios.
- Incumplir las disposiciones legales sobre tiempos de descanso, límite de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección y sentido, circulación en sentido contrario, etc.
- Las paradas y estacionamientos en lugares peligrosos que obstaculicen gravemente el tráfico.
- Circular sin luces en situaciones de mala visibilidad o, por el contrario, deslumbrando al resto de los conductores o usuarios de la vía.

Son infracciones leves, todas aquellas que no se encuentren entre los supuestos específicos de infracciones graves y muy graves:

- Realizar paradas (de más de dos minutos) en pasos de cebra o zonas de uso exclusivo para minusválidos.
- Que los ciclistas circulen sin elementos reflectarios o alumbrado homologado.
- Circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros salvo que se empleen los elementos de seguridad homologados.
- Circular con menores de 7 años en motocicletas. Se permite circular a los mayores de 7 años siempre que los conductores sean los padres o tutores o persona que éstos hayan autorizado, utilicen casco homologado y su estatura les permita apoyar los pies en los estribos.
- Utilizar mientras se está conduciendo teléfonos móviles y emisoras de radio salvo que se disponga de un sistema de "manos libres" que no requiera manipulación. También está prohibido el uso de cascos o auriculares (discman, walkman) y la utilización de equipos técnicos para detectar y anular los controles de velocidad

del radar. Supone, igualmente, una infracción leve realizar cualquier tipo de señal para alertar a los conductores de la presencia de las autoridades.

La Comisión Europea se ha propuesto el objetivo de reducir el número de muertes de la carretera a la mitad antes del año 2010.

Una mejor ejecución y control de las normativas existentes en la seguridad vial es un factor crucial para el logro de este objetivo, que inevitablemente supone una aplicación más estricta de las leyes relacionadas con la velocidad, el consumo de alcohol en la conducción y el uso del cinturón de seguridad. Ciertamente, estas tres áreas parecen ser la fuente de la mayoría de accidentes mortales.

Las últimas modificaciones a la Ley de Seguridad Vial

El 20 de julio de 2005 se publicaba en el BOE la Ley 17/2005 de reforma de la Ley de Seguridad Vial, por la que se regulaba el permiso de conducir por puntos y se introducían una serie de modificaciones que conciernen sobre todo a la calificación de las infracciones y a las sanciones que a ellas corresponden.

Esta Ley entró en vigor el día 10 de agosto de 2005, aunque sólo en lo que se refiere a las modificaciones en la calificación de infracciones y sanciones, y no a los preceptos que regularán el sistema de puntos cuya entrada se producirá cuando lo haga su normativa de desarrollo, en todo caso en el plazo de un año como fija la mencionada Ley.

La reforma de la Ley ha modificado algunas de las cuantías de los distintos tipos de infracciones, eliminando las fracciones sin que ello suponga un aumento, si no al contrario, un descenso poco significativo de éstas, salvo las nuevas que ahora se califican como muy graves, cuya cuantía en su grado mínimo se hace congruente con su nueva calificación.

El cuadro general de infracciones, eleva de leves a graves y de graves a muy graves una serie de infracciones que hasta ahora no habían sido calificadas como tales, pero que por su reproche social y peligrosidad, así como por su directa relación con la seguridad vial han de ser consideradas como graves y muy graves.

Así el nuevo artículo 65 de la Ley establece que las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

- **Leves** son aquellas que no se califiquen expresamente como graves o muy graves.

- **Graves** son las conductas tipificadas por la Ley referidas a:
 - Limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos cambios de dirección o sentido y marcha atrás.
 - Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos.
 - Circular con alumbrado defectuoso o produciendo deslumbramiento.
 - No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación, la luz roja de un semáforo o una señal de STOP.
 - Conducción negligente.
 - Arrojar a la vía objetos que pudieran producir incendios o accidentes.
- **Muy graves** son las conductas referidas a:
 - La conducción de vehículos con tasas de alcohol mayores de las permitidas, o bajo influencia de estupefacientes y sustancias análogas.
 - Incumplir con la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y demás sustancias prohibidas.
 - Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima permitida, superando al menos en 30 km/h el límite máximo.
 - Conducción manifiestamente temeraria.
 - La ocupación excesiva del vehículo que suponga un aumento del 50% las plazas autorizadas.
 - Circulación en sentido contrario.
 - Carreras no autorizadas entre vehículos.
 - Excesos en más del 50% en los tiempos de conducción y descanso establecidos para los conductores profesionales.

Pero además la reforma de Ley tipifica como:

- **Nuevas infracciones graves:**
 - Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la atención en la conducción.
 - Circular con un vehículo sin pasar la ITV.
 - Conducir utilizando auriculares o dispositivos de telefonía móvil.

- Conducir utilizando mecanismos de detección de radar.
- No utilizar el cinturón, casco o dispositivos de retención infantil.
- Conducir con el carné caducado.

• **Nuevas infracciones muy graves:**

- El incumplimiento por el titular de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción.
- Conducir un vehículo sin haber obtenido el permiso para conducir correspondiente.
- Circular con un vehículo no matriculado o que incumpla las condiciones técnicas.
- Circular por autopistas o autovías con vehículos expresamente prohibidos para ello.

2.1.2 Los límites de velocidad

En carretera, (y a veces también por las calles de la ciudad), la falta más frecuente y que implica un considerable riesgo para los demás conductores viene producida por superar en un 50% la velocidad permitida.

- En el curso de la evolución de la humanidad, la mente y el cuerpo se han adaptado a andar a una velocidad entre 3 y 5 km/h.
- Hoy en día, la velocidad del tráfico motorizado excede la velocidad andando entre 15 y 25 veces. Los primeros límites de velocidad se introdujeron en Francia en 1899, fijándose diferentes límites para áreas rurales y áreas urbanas, 30 km/h y 20 km/h, respectivamente.
- La velocidad es el determinante individual más importante de la seguridad en la conducta en el tráfico.
- La velocidad fomenta otras infracciones de tráfico.

Una señal de límite de velocidad indica la velocidad máxima a la que se puede circular en un tramo de vía determinado, o si no hay señalización, el límite máximo de circulación es aplicado por defecto.

Los límites de velocidad varían según se trate de áreas urbanas, áreas no urbanas.... También hay algunos límites de velocidad aplicados a determinadas clases de vehículos. Los conductores deben moderar su velocidad y circular a una velocidad segura cuando adelantan a un vehículo en servicio de emergencia, es decir estacionado con una luz destelleante azul o roja.

La normativa recoge que la velocidad debe ser la adecuada a los límites establecidos, a las propias condiciones psicofísicas del conductor, a las características y al estado del vehículo, así como a la vía y a las condiciones meteorológicas y ambientales de la circulación.

En la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación, que la desarrolla, se fija la normativa aplicable a los límites genéricos y específicos de velocidad, velocidad en adelantamientos y distancias entre vehículos.

Las circunstancias y condiciones determinan los límites de velocidad, pero también el ámbito geográfico determina su regulación, como observamos en la Tabla (1), donde se relacionan los límites de velocidad en diferentes tipos de vía en los países europeos.

En algún momento de su vida, la mayor parte de conductores cometerá o ha cometido una infracción/delito por exceso de velocidad. Sin embargo, los expertos en seguridad vial han informado que el exceso de velocidad es uno de los principales contribuyentes de las lesiones y muertes en nuestras carreteras. El límite de velocidad es la velocidad máxima permisible la que puede circular un conductor siempre que ello sea seguro.

Esto significa que un conductor deberá ajustar su velocidad a las condiciones del tráfico, el tipo de vía, las condiciones climatológicas, la presencia de peatones o ciclistas y la capacidad del conductor.

El exceso de velocidad está generalizado en la mayoría de los países de la Unión Europea. Entre el 15% y más del 50% de vehículos circulan al menos 15 km/h sobre los límites de velocidad señalizados. En nuestro país, según las últimas encuestas del SARTRE-3, el 37% de los conductores supera los límites establecidos en autopistas, el 21% los supera en las carreteras convencionales, un 13% en las carreteras secundarias y el 11% los supera en zona urbana.

Sin embargo, según los estudios llevados a cabo por Mäkinen, Jayet y Zaidel (1999), en el estudio sobre las medidas legales en el seno del proyecto GADGET, en el conjunto de los países de la unión europea, la proporción de vehículos que supera los límites de velocidad es:

- En áreas de 50 km/h es del 70 al 90%.
- En áreas de 60-80 km/h es del 60 al 80%.
- En áreas de 90-100 km/h es del 30 al 50%.
- En autopistas es del 10 al 30%.

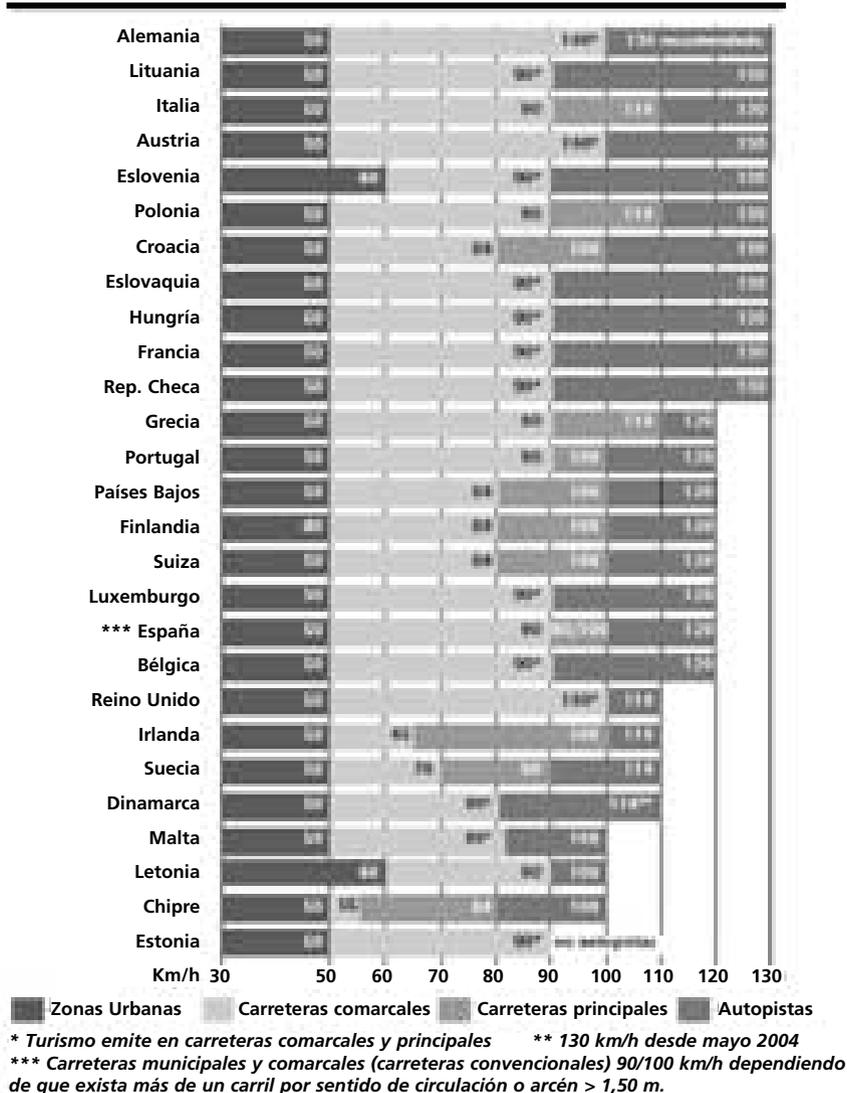
País	Áreas urbanas (en km./h.)	Carreteras convencionales (en km./h.)	Autovías (en km./h.)	Autopista (en km./h.)
Austria	50	100	100	130
Bélgica	50 (áreas especiales 30, áreas residenciales)	90	120	120
Dinamarca	50 (los límites locales pueden ser menores o mayores)	80 ó 90 en vías rápidas (los límites locales pueden ser menores)	80 (los límites locales pueden ser menores)	110 (los límites locales pueden ser menores)
Finlandia	50 (muy a menudo 40 km/h, también 30 y 15 km/h. Velocidad máxima con tráfico en vía iluminada. 70 km/h)	80 (velocidad básica 80 km/h, también 60, máx. 100 km/h)	100	120
Francia	50 (30 en zonas de tráfico calmado)	90 (80 si está lloviendo). En vías de dos carriles 100 (90 si está lloviendo)	100	130 (110 si está lloviendo)
Alemania	50	100	100	Sin límite, recomendada una velocidad de 130
Grecia	50 (límite general y de acuerdo con la señalización)	90 (de acuerdo con lo señalado)	110	120 (límite general)
Irlanda	48 (30 mph) (ambulancias, bomberos y vehículos utilizados por miembros de la Guardia Urbana en el desempeño de sus funciones están exentos de límites de velocidad)	96 (60 mph) (ambulancias, bomberos y vehículos utilizados por miembros de la Guardia Urbana en el desempeño de sus funciones están exentos de límites de velocidad)	96 (60 mph)	Un límite de velocidad de 112 km/h (70 mph) para todos los vehículos mecánicos en todas las autopistas. Los conductores noveles, vehículos inferiores a 50 cc, bicicletas, peatones, animales y cargas individuales no se permiten en las autopistas
Suecia	50	70	70	110 (también 100 km/h)
Suiza	50	80	80	120

Tabla (1) Límites de velocidad en los principales países europeos. (Fuente: Daimler Chrysler Services Fleet Management en asociación con el RAC británico).

País	Áreas urbanas (en km./h.)	Carreteras convencionales (en km./h.)	Autovías (en km./h.)	Autopista (en km./h.)
Italia	50 general – 70 principales vías (“di scorrimento”) (los límites de velocidad locales pueden ser menores)	90 (los límites locales pueden ser menores)	110	130, 150 en autopistas de más de tres carriles (incluido el carril de emergencia); en vías con diseño conveniente, instalación de la señalización apropiada; conveniencia del tráfico y condiciones climatológicas; datos consistentes de accidentes en los últimos cinco años.
Luxemburgo	50 y 20/30 en áreas residenciales específicas	90	90	120
Holanda	50	80	100	120
Noruega	50	80	80	90
Portugal	50 (Aplicada a todas las categorías excepto para vehículos pesados con traileres y motos-40 km/h)	90		
España	50 (los gobiernos autónomos pueden aplicar diferentes límites de velocidad: las velocidades máximas pueden ser reducidas en áreas muy peligrosas (residenciales, áreas escolares, etc.) Los vehículos de mercancías peligrosas tienen un límite de 40 km/h en áreas urbanas)	90	100	120
Reino Unido	48 (30 mph) y 32 (20 mph) en algunas áreas residenciales	96 (60 mph) en carreteras de un carril, 112 (70 mph) en carreteras de dos carriles.	112	112 (70 mph)

Tabla (1) Límites de velocidad en los principales países europeos. (Fuente: Daimler Chrysler Services Fleet Management en asociación con el RAC británico) (cont).

Principales límites de velocidad en los países europeos



Cuadro (2). Principales límites de velocidad de los países miembros de la UE. (Cauzard, 2004).

Estos mismos autores identifican que el riesgo de ser multado por exceso de velocidad es de una vez cada 10 años y que las mayores tasas de incumplimiento se asocian a los límites más bajos cuando están señalizados.

Entre el 15% y más del 50% de vehículos en la Unión Europea, circulan al menos 15 km. sobre los límites de velocidad señalizados.

El Real Automóvil Club de España, llevó a cabo un estudio sobre las velocidades reales de circulación en España. Destacar como datos relevantes que (Soria, 2002):

- El 68,29% de los conductores circula a más velocidad de la permitida mientras que el 13,99% comete una infracción muy grave.
- El 47,3% de conductores, en una zona escolar señalizada con claridad, hacen caso omiso de la limitación.
- En determinadas vías urbanas, todos aquellos autobuses que se incorporan al tráfico tras la correspondiente parada para subida y bajada de viajeros pasan por delante del radar del RACE a una velocidad de entre 63 y 69 km/h.
- Se ha llegado a registrar un autocar circulando en vía urbana por el carril izquierdo a 102 km/h.
- En algunas localidades, el porcentaje de vehículos que circula por encima de la velocidad permitida se aproxima al 100%.
- En ciudad, casi el 99% de los conductores circula por encima del límite.

2.1.3 Los límites de alcoholemia

La mayoría de países europeos permiten un límite de alcohol en la conducción de 0,5 mg. Aunque algunos países tienen prohibiciones rotundas sobre cualquier vestigio de alcohol en la sangre de los conductores, otros países como el Reino Unido, y la República de Chipre, permiten un límite de 0,8 mg. Las Tablas (2) y (3) ofrecen una visión de los límites de alcohol en la conducción para algunos países europeos, así como de su evolución.

En nuestro país, podemos decir que cuando el conductor mantiene una tasa de alcohol superior a la permitida, pero no manifiesta indicios de conducción bajo la influencia del alcohol, estamos ante una infracción administrativa; pero que si hay conducción bajo la influencia y los síntomas son manifiestos, estamos ante un delito contra la seguridad del tráfico y, por preferencia del orden penal, el conductor se verá inmerso en un procedimiento penal como imputado en un delito y, además, cuando el conductor en estas condiciones circule con un exceso desproporcionado de velocidad, estaremos ante un delito agravado considerado como temeridad manifiesta.

..., como se fija en el artículo 381 del Código Penal, un exceso de velocidad puede ser considerado delito:

“En todo caso se entenderá que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción (...) con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos. Castigado con penas de prisión de 6 meses a 2 años y privación del permiso por tiempo superior a un año y hasta 6 años”.

País	Máxima concentración de alcohol en sangre autorizada	Aplicación de la norma antes, durante y/o después de la conducción	Variaciones en la gravedad de la regulación	Normas específicas para conductores jóvenes u otras categorías de conductores
Reino Unido	0,8 gr/l	Desconocido	<ul style="list-style-type: none"> - La sanción se corresponde al grado del delito. - Sanciones específicas para los delincuentes de alto riesgo (o sea conducir en 2,5 veces por encima del límite legal o si es detenido 2 o más veces por un delito de conducción bajo los efectos del alcohol en un periodo de 10 años (1992). 	No
Suecia	0,2 gr/l, en sangre o 0.1 mg /litro de aire espirado	Durante o después de la conducción	<ul style="list-style-type: none"> - Beber en exceso de forma habitual durante la conducción, principalmente por encima de 1/1000 en sangre o por encima de 0.5 mg/l en aire espirado. 	No
Holanda	0,5 gr/l	Durante la conducción	Sí (ver sanciones más abajo)	No, aunque se considera un menor grado de alcohol para los conductores jóvenes
Finlandia	0.5 gr/l, en sangre o 0.25 mg/litro de aire espirado	Durante o después de la conducción	<p>Intoxicación grave por encima de 1,2/1000 en sangre o 0,6 mg/l en aire espirado</p> <p>Por encima de 0.3/1000 (con factores adicionales), presunción de que el conductor no puede conducir de forma segura.</p>	No

Tabla (2) Niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Máxima concentración de alcohol en sangre autorizada	Aplicación de la norma antes, durante y/o después de la conducción	Variaciones en la gravedad de la regulación	Normas específicas para conductores jóvenes u otras categorías de conductores
Alemania	0,5 gr/l, en sangre	Desconocido	<p>Por encima de 1,1 gr/l, presunción general de incapacidad para conducir. Las sanciones son superiores en caso de riesgo de atentar la integridad de otras personas o propiedades y en el caso de delitos reiterados</p>	No
Dinamarca	0,5 gr/l, 0 en sangre	Durante la conducción y si hay intento de conducir	<p>Hay dos delitos diferentes a merced de la concentración de alcohol en sangre: La conducción bajo los efectos del alcohol (entre 0,5 y 1,2) y conducir ebrio (o borracho) (Por encima de 1,2 o si la conducción es arriesgada –raramente usado–).</p>	No, excepto en el pago de multas
Irlanda	0,8 gr/l en sangre	Si es controlado durante la conducción, dentro de las 3 horas después de conducir o si hay intento de conducir.	<p>– 3 umbrales diferentes (de 0,8 a 1 gr/l, en sangre, de 101 a 150 mg/l en sangre, más de 1 a 1,5 gr/l, en sangre) correspondiente la retirada del permiso durante 3 meses, 1 año y 2 años respectivamente. – La sanción es doble si se trata del segundo delito.</p>	No

Tabla (2) Niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004) (cont.)

País	Máxima concentración de alcohol en sangre autorizada	Aplicación de la norma antes, durante y/o después de la conducción	Variaciones en la gravedad de la regulación	Normas específicas para conductores jóvenes u otras categorías de conductores
Italia	0,5 gr/l	Desconocido.	Sí, a merced de la gravedad de la infracción o en caso de reincidencia en un periodo de tiempo determinado.	No.
Austria	0,5 gr/l, en sangre o 0.25 mg/l en aire espirado.	Las pruebas pueden ser realizadas en la persona que pone en marcha el automóvil, lo conduce o ha conducido recientemente.	La severidad de las sanciones depende de: - El grado de embriaguez. - El tipo de permiso conducción (licencia de aprendiz) - Si se repite el delito.	Leyes especiales para conductores noveles y categorías especiales de vehículos (máximo umbral especial de 0.1/1000).
Francia	0,5 gr/l, en sangre	Al conducir.	De 0.5 a 0.8 gr/l, la sanción es una multa y 3 puntos del permiso de conducir. Por encima de 0.8 gr/l, la multa es superior y 6 puntos del permiso e incurrir también la prisión.	Si un conductor extranjero comete un delito sin poder justificar un trabajo o dirección en territorio francés, el vehículo con el que se ha cometido el delito puede ser retenido hasta que el pago se haga efectivo, a menos que el pago sea inmediato.
Bélgica	0,5 gr/l.	Desconocido	De 0.5 para 0.8 gr/l, la sanción es una multa. Por encima de 0.8, la multa es superior, el permiso puede ser suspendido durante un largo periodo de tiempo. Por encima de 1,5, generalmente no ha lugar a transacciones.	Ninguna norma especial para jóvenes conductores. Se propone una transacción para los no residentes. En caso de aceptación no tiene lugar ningún procesamiento. El vehículo puede ser retenido.

Tabla (2) Niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: *European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004*) (cont.)

País	Máxima concentración de alcohol en sangre autorizada	Aplicación de la norma antes, durante y/o después de la conducción	Variaciones en la gravedad de la regulación	Normas específicas para conductores jóvenes u otras categorías de conductores
España	0.5 gr/l, en sangre, 0.25 mg/l en aire espirado Para conductores de vehículos pesados, 0.3 gr/l, en sangre o 0.15 mg/l de aire espirado.	Desconocido	Varios umbrales y niveles correspondientes de sanciones.	Máximo umbral de 0.3 gr/l, de sangre: Durante dos años después de obtener el permiso de conducir. Para conductores de varias categorías de vehículos (vehículos destinados al transporte de más de 9 pasajeros servicio público, transporte de escolares, de mercancías peligrosas, servicios de urgencia o de transportes especiales).
Luxemburgo	0.8 gr/l, en sangre	Al conducir.	De 0.8 a 1.2 gr/l, es impuesta una multa y son penalizados 2 puntos automáticamente del permiso de conducir. Por encima de 1.2, encarcelamiento, la multa es superior, son restados 4 puntos automáticamente, y se prohíbe la conducción.	Si un conductor extranjero comete un delito sin poder justificar una dirección registrada en Luxemburgo, el vehículo usado para cometer el delito puede ser retenido hasta que se efectúe el pago.
Portugal	0.5 gr/l, en sangre	Durante la conducción.	Las sanciones se incrementan junto al grado de concentración de alcohol en sangre.	Menos cantidad de puntos durante un periodo de dos años tras obtener el permiso de conducción.

Tabla (2) Niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004) (cont.)

País	Máxima concentración de alcohol en sangre autorizada	Aplicación de la norma antes, durante y/o después de la conducción	Variaciones en la gravedad de la regulación	Normas específicas para conductores jóvenes u otras categorías de conductores
Grecia	0.5 gr/l en sangre o 0.25 mg/l en aire espirado.	Desconocido	Tres umbrales: más de 0.8 gr/l, en sangre, más de 1.1 gr/l, y finalmente 1.1 gr/l en sangre	0,20 gr/l, en sangre para: <ul style="list-style-type: none"> - Conductores de vehículos de más de 3,5 toneladas. - Conductores de autobús (incluidos escolares). - Conductores de vehículos con mercancías peligrosas. - Conductores de ambulancias. - Jóvenes conductores (posesión del permiso menos de dos años.)

Tabla (2) Niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004) (cont.)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Rep. Checa	0,0														
Hungría	0,0														
Eslovaquia	0,0														
Suecia	0,2														
Polonia	0,2														
Estonia	0,2														
Letonia	0,5														0,0(**)
Lituania	0,4														
Finlandia	0,5														
Países Bajos	0,5														
Portugal	0,5														(*)
Eslovenia	0,5														
Croacia	0,5														
Bélgica	0,8				0,5										
Francia	0,8	0,7			0,5										
Austria	0,8								0,5						
Dinamarca	0,8							0,5							
Alemania/O	0,8														
Alemania/E	0,0		0,8						0,5						
España	0,8								0,5						
Grecia	0,8									0,5					
Italia	0,8										0,5				
Chipre	0,9											0,5			
Suiza	0,8														(***)
Irlanda	0,8														
Luxemburgo	0,8														
Malta	0,8														
Reino Unido	0,8														

Tabla (3) Evolución de los niveles máximos de alcohol en sangre en los países europeos. (Fuente: European. Directorate General for Energy and Transport, 2004)

* 0,2 se adoptó por ley en mayo, pospuesto por el Parlamento Portugués en septiembre 2001

** 0,0 en el verano de 2004

*** 0,5 en el 2005

La obligatoriedad de someterse a las pruebas de detección alcohólica, recogida en la Ley de Seguridad Vial, es una infracción muy grave. Así, todos los conductores de vehículos tienen la obligación de someterse a las pruebas que se establezcan.

En la ley de Seguridad Vial se recoge como una infracción muy grave:

"incumplir con la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, y cualquier otra sustancia de efectos análogos".

Por su parte, el Código Penal (art. 380) castiga como autor de un delito de desobediencia grave al conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negase a someterse a las pruebas legalmente establecidas, será castigado como autor de un delito de desobediencia grave, con la pena de prisión de seis meses a un año.

A pesar de que conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas es relativamente infrecuente en comparación con otros delitos de tráfico, es altamente peligroso.

En la Unión Europea, sólo cerca del 3% de trayectos se asocian con un nivel de alcoholemia ilegal, pero sobre el 30% de conductores víctimas están bajo la influencia del alcohol.

En cualquier caso, está sobradamente demostrado que el alcohol es una de las causas principales de accidente y puede aumentar la severidad de las consecuencias lesivas.

En el Proyecto Europeo SARTRE-3, se preguntó a los encuestados si estaban a favor de un sistema para comprobar si habían bebido alcohol y que les impidiese conducir si el nivel de alcoholemia medido fuese superior al permitido, respondiendo afirmativamente un 65%.

2.2 El cinturón de seguridad

Llevar puesto el cinturón de seguridad es obligatorio (por Directiva de la Unión Europea), tanto en el asiento delantero como en los asientos traseros en los países europeos (European Transport Safety Council, 1999).

En nuestro país, cuando nos encontramos en un vehículo, los cinturones de seguridad deben ser utilizados y ajustados de forma apropiada. La infracción es cometida por la persona que no lleva el cinturón, aunque los conductores cometen la infracción si los pasajeros tienen una edad inferior a los 12 años.

- Los pasajeros con una edad inferior a un año deben ocupar una silla infantil apropiada para el peso del niño.
- En los vehículos con más de una fila de asientos y sin equipamiento de cinturones, o sin suficientes cinturones, los pasajeros no deben sentarse en frente de las filas de asientos.
- Si los demás asientos están ocupados, los pasajeros de 16 años o más pueden sentarse en la fila delantera.
- Los pasajeros con menos de 12 años pueden sentarse únicamente en el asiento delantero si llevan puesto un cinturón apropiadamente ajustado.

Existen evidencias en la investigación, como la llevada a cabo por el "Proyecto Europeo sobre Actitudes y Conductas frente al Riesgo Vial" SARTRE 3, que muestran el escaso éxito que tiene este dispositivo de seguridad pasiva en las ciudades, a pesar de ser un mecanismo sencillo y con una gran repercusión en la lesividad, especialmente a bajas velocidades, aunque curiosamente esta cuestión es reconocida por el 88% de los encuestados.

Los resultados también indican que la mayoría (76%) de los encuestados dispone de cinturones tanto en asientos delanteros como traseros. Sin embargo, aún hay un grupo considerable de vehículos que sólo tiene cinturones en los asientos delanteros (el 23%).

La mayor tasa de uso se da en carreteras interurbanas 93-95% y la menor tasa en el asiento trasero, el 50% o menos.

Así, a pesar de que la legislación europea obliga a utilizar el cinturón de seguridad, tanto en los asientos delanteros como traseros, los niveles de utilización varían ampliamente de un país a otro, sin embargo, en la mayoría de países el uso del cinturón de seguridad en la parte posterior es sustancialmente menor.

Estos resultados, son fiel reflejo de lo que acontece en nuestro país.

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Reino Unido	El cinturón de seguridad debe ponerse si está disponible. Hay también reglas referentes a la normativa técnica de los cinturones y los tipos de cinturones que han de utilizarse.	El conductor es responsable del uso de los sistemas de retención infantil y de los cinturones de seguridad de los niños menores de 11 años. Los adultos son responsables de ponerse sus propios cinturones.	Ha sido introducida la utilización obligatoria del cinturón de seguridad para autobuses, minibuses y vehículos de transporte de mercancía pesada registrados en o después del 1 de octubre de 2001.	Ninguna, aunque se están desarrollando los métodos para determinar si están siendo utilizados los cinturones de seguridad.
Suecia	Las reglas en el uso del cinturón de seguridad se aplican al conductor y pasajeros que viajan en un vehículo, una furgoneta, un ciclomotor o una motocicleta (bajo ciertas condiciones en los dos últimos casos): Cualquier ciudadano que ocupa un asiento equipado con un cinturón de seguridad debe utilizarlo. Cualquiera que viaje en un autobús equipado con cinturones de seguridad debe utilizar dicho cinturón. Los vehículos destinados al transporte escolar deberán ser equipados con cinturones de seguridad.	El conductor es responsable de que los pasajeros menores de 15 años utilicen su cinturón de seguridad. No hay sanción para esta regla, excepto, para los conductores del tráfico comercial.	Las multas aumentaron de 300 a 600 SEK en noviembre de 2002.	Ninguna

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea). (Fuente: European Commission. Directorate for Energy and Transport).

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Holanda	El cinturón de seguridad es obligatorio tanto en los asientos delanteros como traseros.	El conductor es responsable del uso del cinturón en los niños.	El uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros se hizo obligatorio en 1992.	Ninguna
Finlandia	La utilización del cinturón de seguridad y de otros dispositivos de seguridad es obligatorio para el conductor y pasajeros de vehículos, autobuses de menos de 3,5 toneladas y despojados de espacios especiales para pasajeros de pie, las furgonetas de más velocidad de 25 km/h, vehículos motorizados de tres ruedas con estructura y vehículos motorizados de cuatro ruedas con cuerpo estructural.	El conductor es responsable de que los pasajeros menores de 15 años utilicen su cinturón de seguridad o el dispositivo de seguridad requerido. Sin embargo, si el cuidador del niño viaja con el niño, él es el responsable de su uso del dispositivo de seguridad requerido	Uso obligatorio de los cinturones de seguridad.	Ninguna excepto la implementación de la próxima directiva europea.
Alemania	El cinturón de seguridad es obligatorio tanto para conductor como para pasajeros.	Generalmente, el conductor no es responsable de que los pasajeros lleven puesto su cinturón de seguridad, excepto si el pasajero está incapacitado para conocer la obligación. Sin embargo, el conductor es responsable de que los niños menores de 12 y con una altura menor a 1,5 m utilicen el sistema de retención infantil. Además, en esta situación, los padres pueden ser responsables según el derecho de familia alemán.	1998: se establecen excepciones adicionales al uso obligatorio del cinturón. 1998: incremento de las multas 2001: los omnibuses deben utilizar cinturones de seguridad de tres puntos.	Discusiones para establecer el uso del cinturón en los autobuses escolares.

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea).
(Fuente: European Commission. *Directorate for Energy and Transport*). (cont.)

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Dinamarca	El cinturón de seguridad es obligatorio tanto para conductor como para pasajeros (cuando esté disponible el cinturón, en los asientos traseros es obligatorio desde 1989). El cinturón también debe ser utilizado en los taxis.	El conductor debe supervisar el uso del cinturón de seguridad, sillas infantiles u otros mecanismos de seguridad de los menores de 15 años (excepto los conductores de autobús).	Ninguna	Ninguna
Irlanda	Los cinturones de seguridad deben ser utilizados por todos los ocupantes de un vehículo.	Está prohibido que el conductor permita que el asiento delantero sea ocupado por: Una persona menor de 17 años y con una altura inferior a 1,5m, a menos que esa persona se ponga el cinturón. Un niño menor de 12 años y con una altura inferior a 1,5 m, a menos que sea utilizado el mecanismo de seguridad apropiado. El conductor es responsable de los pasajeros menores de 17 años que no lleven puesto el cinturón.	Obligación de llevar puesto el cinturón en los asientos traseros.	Ninguna
Italia	El cinturón de seguridad es obligatorio tanto para el conductor como para los pasajeros.	-	Las normas vigentes en la actualidad se introdujeron en 1993.	Ninguna

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea).
(Fuente: European Commission. *Directorate for Energy and Transport*). (cont.)

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Austria	El cinturón de seguridad es obligatorio (tanto para conductor como para pasajeros) tanto en los asientos delanteros como traseros.	Pasajeros y conductor son responsables de utilizar o no sus cinturones. Para los niños menores de 14 años, el conductor es el responsable.	El tipo de vehículos que deben llevar cinturones de seguridad se incrementa (particularmente autobuses y camiones especiales superiores a 3,5 t). Las multas pasan de 7 a 21 euros, y de 21 a 72 euros.	Ninguna
Francia	Mientras el vehículo está en movimiento cualquier persona (conductor o pasajero) debe llevar puesto el cinturón de seguridad cuando esté disponible. El conductor debe asegurarse de que los pasajeros menores de 13 años utilicen un cinturón de seguridad o un dispositivo específico. El conductor también debe asegurarse de que los niños menores de 10 años de edad vayan sujetos con un dispositivo específico homologado, adaptado a su morfología y su altura. Sin embargo, el uso de tal dispositivo no es obligatorio cuando el niño es pasajero de un taxi o de cualquier vehículo de transporte público. Transportar niños menores de 10 años en el asiento delantero de un vehículo a motor, en principio, si no hay excepciones está prohibido.	El conductor es responsable de los niños menores de 13 años.	En 1992 el uso de sistemas de retención infantiles para los niños menores de 10 años se hizo obligatorio. Desde 1994 puede ser descontado un punto del permiso de conducir en caso de no utilizar el cinturón de seguridad.	Las multas se incrementaron en el año 2003 y se restarán 3 puntos del permiso en caso de no uso (en lugar de 1 desde 1994).

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea).
(Fuente: European Commission. Directorate for Energy and Transport). (cont.)

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Bélgica	El cinturón de seguridad es obligatorio para conductor y para pasajeros.	El conductor no es responsable de que los pasajeros utilicen sus cinturones de seguridad, cada pasajero es responsable personalmente.	Desde 2001, cada nuevo autobús debe estar dotado de cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio.	La calificación de la infracción del uso del cinturón como infracción grave de 1er grado está siendo discutida actualmente.
España	El cinturón de seguridad es obligatorio para conductor y para pasajeros.	El conductor es responsable solo cuando el pasajero es menor.	2001 : uso obligatorio de utilizar los cinturones de seguridad en los asientos traseros y obligación de utilizar mecanismos especiales de retención infantil especiales.	Ninguna
Luxemburgo	El cinturón de seguridad es obligatorio para conductor y para pasajeros.	Los adultos (incluido el conductor) son responsables de sí mismos en el uso del cinturón. El conductor es responsable de que los niños lleven puesto el cinturón. El conductor acompañante es responsable del conductor aprendiz.	Introducción de la obligación de que los vehículos lleven (de serie) cinturones de seguridad delante y detrás. Obligación de utilizar cinturones y equipamientos especiales para niños. Desde 2002, se resta automáticamente un punto del permiso en caso de no utilizar el cinturón.	Ninguna
Portugal	El cinturón de seguridad es obligatorio para conductor y para pasajeros.	El conductor es responsable de los menores y personas incapacitadas.	Uso obligatorio de utilizar los cinturones de seguridad en los asientos traseros y obligación de uso obligatorio de mecanismos especiales de retención infantil.	Ninguna

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea.
(Fuente: European Commission. *Directorate for Energy and Transport*). (cont.)

País	Norma principal aplicable a los adultos	Responsabilidad del conductor del uso del cinturón de los pasajeros	Principales reformas	Planificación de futuras reformas
Grecia	El cinturón de seguridad es obligatorio para conductor y para pasajeros.	Tanto los padres como el conductor pueden ser responsables del uso del cinturón o de equipamientos especiales para niños. En la práctica, la persona responsable será quien tenga la custodia del niño en el momento de la infracción.	Desde 1993, os pasajeros de vehículos deben llevar puesto el cinturón en el asiento de atrás.	Sin cambios planificados, excepto los necesarios para la implementación de la nueva directiva.

Tabla (4) Normativa relacionada con la utilización del cinturón de seguridad en los principales países miembros de la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate for Energy and Transport). (cont.)

Como recogemos en el estudio poblacional paralelo, (Alonso et al., 2005):

Para el 11% de los conductores encuestados no utilizar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad) no comporta riesgo alguno.

Desde otra perspectiva, el riesgo percibido de conducir sin cinturón, se valora en una escala de 0 a10 con un 6,9, situándose en la quinta conducta de mayor riesgo en la conducción. (Por detrás de aspectos relacionados con el consumo de alcohol –9,1–), con la velocidad (excedida –8,3– o inadecuada –8,3–) y por mantener la distancia de seguridad.

Si cada uno de los ocupantes de un vehículo hubiese utilizado el cinturón de seguridad ese año, cerca de 10.000 ocupantes, de un total de 25.000 muertos en la UE, habría sobrevivido.

Aproximadamente 7.000 vidas podrían haber sido salvadas internacionalmente.

Generalmente, el porcentaje de conductores para quienes no es posible decir si estaban usando un cinturón de seguridad o no, podría ser útil para confirmar esta información. Por ejemplo, el porcentaje de personas muertas en Francia (2001) para las que es imposible saber si utilizaban el cinturón es del 20,6%.

Pocos datos pueden ser compilados en este tema, principalmente porque estos datos no existen en los Estados Miembros. Consecuentemente, los datos hacen referencia a los accidentes, lo que no es necesariamente útil para este tema peculiar y heterogéneo en particular. Esto hace la agregación y la comparación muy difícil e inútil en la mayoría de los casos.

Sin embargo, cabe comparar, para 2000, el número de conductores que murieron en los accidentes de tráfico y no usaron sus cinturones de seguridad. Esta comparación se plantea en la Tabla 5.

Las reglas en el uso del cinturón de seguridad son muy similares entre los Estados Miembros, así como los dispositivos de seguridad infantil, habiendo una tendencia a aumentar el número de tipos de vehículos (los autobuses, los vehículos pesados...), en los que se hace obligatorio el uso del cinturón. Señalar que, por ejemplo, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todos los vehículos de motor en Grecia.

País	Porcentaje de personas muertas que no utilizan el cinturón de seguridad
Reino Unido	–
Suecia	40%
Holanda	–
Finlandia	39%*
Alemania	31%
Dinamarca	–
Irlanda	30% de conductores. 22% de pasajeros de asientos delanteros (en 2000)
Italia	–
Austria	52%*
Francia	23,3% (2001)
Bélgica	–
España	34% (conductores) 40,5% (conductores y pasajeros)
Luxemburgo	53%
Portugal	26,5%
Grecia	42% de conductores y 23,3% de pasajeros muertos o heridos (en 2002)

Tabla (5) Víctimas de accidentes de tráfico sin cinturón

*El porcentaje hace referencia a los conductores, y no a todos los pasajeros como es el caso cuando no hay asterisco. Para Grecia y Portugal, los porcentajes recogen falta de uso de cinturones de seguridad y la falta de uso de cascos (los conductores y los pasajeros para Portugal).

En definitiva, el último fin de la ley es "salvar vidas y prevenir el dolor", a través de la prevención/reducción de los accidentes de tráfico, por medio de un cambio en la conducta humana.

Para lograr un cambio en la conducta del usuario de la vía, por medio del acatamiento de una norma, la ley tiene que ser aceptada.

La ley se acepta si el usuario está informado acerca de su efectividad y beneficios.

Los usuarios generalmente aceptan las normas. Sin embargo, la aceptación no determina su cumplimiento.

Teóricamente, la selección del cumplimiento/transgresión de una norma se equipara a una toma de decisiones racional en la que se evalúan beneficios e inconvenientes.

En la práctica, nuestra toma de decisiones no es tan racional como lo es en teoría, la elección "se reduce y se simplifica", confía en hábitos, corazonadas, irreflexión, intuición, etc.

Esto nos lleva a plantearnos una primera cuestión en la búsqueda del "por qué": ¿es siempre coherente la norma con el hábito o capacidad del conductor?

2.3 ¿Por qué trasgredimos la ley? En busca de los motivos

“La mayoría de los conductores reconocen que la conducción tras haber ingerido alcohol, el incumplimiento de los límites de velocidad y la no utilización de los cinturones de seguridad es peligroso. Sin embargo, muchos continúan haciéndolo.

Es preciso saber por qué lo hacen, y tal vez por qué nosotros, sabiendo lo que hacemos, quizás también hacemos ese tipo de cosas.” (SARTRE-3)

Nuestro estudio más reciente corrobora esta actitud y conducta en la población española (Alonso et al., 2005), destacando especialmente el exceso de velocidad, de hecho, la conducta de riesgo realizada con más frecuencia. Entraremos más tarde en porqué ocurre de esta forma, a partir de datos derivados de este mismo estudio. Sirvan estos datos recogidos del estudio parejo de Alonso y colaboradores (2005), para una reflexión posterior centrada en nuestra población.

- El exceso e inadecuación de la velocidad es la conducta vial percibida con menor probabilidad de sanción.
- El 40% de la población conductora en nuestro país, admite con más o menos frecuencia, sobrepasar los límites de velocidad.
- Tan sólo la mitad de la población anterior, que admite sobrepasar los límites, ha sido sancionada. Por tanto, en el estudio aparece como la conducta más sancionada. Pudiéndosele atribuir una probabilidad real u objetiva de sanción moderada.
- Finalmente, es interesante destacar que, pese a la frecuencia de sanción, y la probabilidad real de sanción, la probabilidad percibida de ser sancionado por exceso de velocidad en nuestro país es escasa.

Nos hemos aproximado en puntos anteriores a una breve descripción de la legislación vigente en nuestro país y nuestro entorno más próximo, así como a su “transgresión e incumplimiento”, es momento ahora de abordar:

¿por qué no se cumple la ley, si “todos” reconocemos su importancia y su clara relación con la accidentalidad vial?

La cuestión es compleja, encontramos en la literatura referencia a cada uno de los elementos que conforman el mecanismo legislativo-ejecutivo (y obviamente su interacción), y también a cada uno de los elementos del sistema de tráfico y del transporte, y sobre todo a su interacción (factor humano, vía y entorno).

En primer lugar, las leyes no se respetan con la misma intensidad en todos los países, el nivel de incumplimiento de las normas de tráfico se incrementa cuando se viaja de Norte a Sur, y, como paradójicamente hemos podido comprobar también su nivel restrictivo. Además, generalmente las diferencias entre países e incluso dentro de éstos, son grandes, al igual que los sistemas normativos, policiales y judiciales.

Al respecto, desde un punto de vista globalizador, según diferentes informes de expertos realizados para la Comisión Europea para el Transporte,

“(...) para que los sistemas legales europeos sean efectivos, deben aplicarse normas similares en todos los países de este ámbito en áreas clave o esenciales.” (Mäkinen, Jayet y Zaidel, 1999).

Pero lo cierto es que no resulta realista pensar que se puede aplicar las mismas normas en todos los países, si bien hay ciertas “áreas clave” que sí deberían tener una regulación uniforme y obviamente (como abordamos en el próximo bloque), similares modelos de control.

Desde el enfoque defendido de que el objetivo último de una ley, norma o regulación es incidir en la conducta del usuario de la vía, en aras de que adopte un comportamiento seguro en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, su efectividad (evaluada en la conducta manifiesta del usuario) dependerá de un considerable número de factores específicos.

Recordemos también que estamos bajo el supuesto de que una regla puede entrar en contradicción con los hábitos o capacidades de procesamientos de la información de los usuarios de la carretera, y ser trasgredida por algo más que la despreocupación o el espíritu arriesgado del usuario, desprecio por la vida, etc.

2.3.1 Efectividad de la ley

2.3.1.1 Conocimiento de la ley y su significado

En primer lugar, la ley o regulación y su significado asociado, deberán ser conocidos por los usuarios de la carretera (Gondelbeld, 2003). Desde el aspecto del conocimiento, es importante que la ley cumpla totalmente determinadas características intrínsecamente correctas (Noordzij, 1976):

- La ley es fácil de entender para todos los usuarios de la carretera.
- Son diversos los frentes que reconocen el papel de las leyes de tráfico como uno de los elementos más influyentes en la conducta de los usuarios de la vía; sin embargo, existe un acuerdo unánime en la defensa de que las medidas simplifiquen las leyes.
- La ley es fácil de obedecer.
- La ley no está en contradicción o en conflicto con otras leyes.
- La ley no está en conflicto con prerrogativas situacionales.
- La ley facilita la identificación de cualquier violación de la misma.

Los usuarios de la vía tienden a desarrollar habitualmente comportamientos que utilizan un tiempo mínimo de procesamiento de información. Por consiguiente, una regla no sólo ha de ser fácil de entender sino que debe ofrecer prescripciones claras del comportamiento.

2.3.1.2 Conciencia de la importancia de la ley y de sus beneficios

En segundo lugar, además, de tener un conocimiento abstracto o concreto de las leyes:

Es vital que los usuarios de la carretera entiendan la importancia de la ley para su seguridad o la de los demás en el tráfico.

El conocimiento y la comprensión de la ley deberían ir acompañados de ciertas nociones acerca de su valor intrínseco o social. Es decir, el usuario de la vía debe tener un interés personal o social en ostentar un comportamiento condescendiente. Una de las condiciones de capital importancia a este respecto es que la ley tenga una relación evidente para la seguridad vial.

Tanto desde un punto de vista científico, como desde el punto de vista subjetivo de un conductor, sería ideal poder establecer exactamente en qué medida la conducta condescendiente de cumplimiento de la legislación contribuye a la seguridad vial.

El conocimiento acerca de los beneficios de reglas y normativas para la seguridad es importante por diversas razones.

- (1) En primer lugar, este conocimiento puede utilizarse para convencer al público de la importancia de la ley.

(2) En segundo lugar, en base a este conocimiento, una decisión basada en una buena información puede ser tomada en función del apoyo secundario de la ley (educación/publicidad/control).

(3) En tercer lugar, este conocimiento nos permite ponderar la ley en términos de costos/beneficios y frente a posibles alternativas.

Desde un punto de vista estrictamente científico, a menudo se utiliza la dificultad de una tarea para verificar la relación exacta entre el comportamiento de los usuarios de la vía y la seguridad vial. Incluso para la conducción bajo la influencia del alcohol, que generalmente es considerada una causa importante de accidentes tanto por los expertos como por las personas legas, el peligro sólo puede ser estimado burdamente. En general, es difícil desligar la contribución de una regulación o medida de otros aportes simultáneos al "sistema".

No sólo desde la evidencia científica, sino también desde la perspectiva de un laico, la relación entre el comportamiento y la seguridad vial es difícil de demostrar. Como señala Fuller (1988), el conjunto de reglas con las que se enfrenta el conductor en una situación de conducción puede ser inconsistente con las contingencias que experimenta realmente el conductor –la conducta previa, las consecuencias relacionadas–. "Un ejemplo podría ser un conductor para quien el tiempo es valorable para reducir en un área de velocidad limitada, pero no experimenta ningún beneficio en la seguridad ni ninguna otra ventaja. En ese caso, la normativa para reducir velocidad parece reñida con las contingencias reales" (Fuller, 1988, p. 532).

En otras palabras, los usuarios de la carretera aprenden a utilizar la vía principalmente por la experiencia, pero deben aprender seguridad de forma menos directa, porque los accidentes o los cuasi-accidentes son acontecimientos raros que no proporcionan con frecuencia a los usuarios de la vía suficiente información retroactiva directa.

2.3.2 Actualización de la ley

Muchos países tienen leyes y normativas que fueron concebidas hace muchos años. Sin embargo, como medida para aumentar la aceptación de las leyes de tráfico, se debe realizar una revisión de la legislación vigente.

Según Noordzij (1988), la efectividad de cualquier disposición de tráfico puede ser mejorada de numerosas formas, comenzando con la revisión de la normativa vigente. Cada regla debería ser analizada para evaluar.

- si las situaciones a las cuales hace referencia están obsoletas,

- si los argumentos para la conducta prescrita continúan siendo aplicables, o
- si la conducta puede ser prescrita con mayor detalle.

Para cada comportamiento de tráfico tiene que decidirse:

a) si es adecuado un mínimo número de disposiciones.

Esta primera opción tiene la ventaja de ser simple, pero posiblemente la prescripción del comportamiento será general y ambigua, o bien precisa pero rígida.

b) el número de disposiciones debe ser ampliado para distinguir entre diferentes grupos de usuarios y situaciones específicas de la vía.

Esta opción da como resultado un conjunto de reglas más comprehensivas, cada una de las cuales se adecua en mayor grado a la diversidad de situaciones reales de tráfico.

Otra decisión fundamental es la respuesta a la cuestión de si las disposiciones vigentes de tráfico mantienen su función como el conjunto más comprensivo de preceptos para un determinado comportamiento de los usuarios de la vía. Si ha de mantenerse esta función, pueden hacerse diversas mejoras (Noordzij, 1988).

- Las leyes podrían ser más accesibles presentándolas en secciones separadas, en base a los diferentes modos de transporte y los tipos diferentes de carreteras.
- Podrían ser presentadas de forma más convincente partiendo de varios artículos que explicasen los objetivos de las normas en términos generales y ofreciendo los argumentos adecuados para las normas individuales.
- Esto podría ser complementado con alguna forma de ordenación de la prioridad, lo cuál es probable indujese a mejorar la conformidad con las reglas más importantes.
- Podría, incluso ser considerado, incluir normas que no supongan una amenaza de sanción si son infringidas. La conformidad podría optimizarse traduciendo las normas legales en patrones de acción que puedan ser objetos de formación.

2.3.3 Planificación de la legislación

Una nueva regla o medida legal debería basarse en un análisis adecuado del problema y estar explícitamente establecida y diseñada bajo una planificación previa. Sin esa planificación previa, es muy probable que la calidad del proceso de decisión sea menor y las operaciones diseñadas para el fundamento y el funcionamiento de la ley o regulación podrían adquirir un carácter fortuito.

En general, la conformidad y aceptación con una ley puede lograrse dirigiéndola a los diferentes grupos de riesgo de usuarios de la vía, organizada en una escala según su voluntad de cumplimiento.

Específicamente, con relación a la potencial respuesta conductual ante una nueva ley o normativa, pueden distinguirse los siguientes grupos de usuarios de la vía (Noordzij, 1996):

- (1) Un grupo de usuarios de la vía mostrarán inmediatamente el comportamiento deseable tal como prescribe una regla o medida.
- (2) Un grupo de usuarios de la vía se mantendrá indiferente ante la regla o medida pero, no obstante, tratará de evitar problemas con las autoridades.
- (3) Un grupo de usuarios de la vía estará poco dispuesto a cumplir la ley de forma espontánea, pero lo hará ante cualquier posibilidad o atisbo de supervisión o control.
- (4) Un grupo de usuarios de la vía pensará que puede evitar la vigilancia y el control establecido para la supervisión de la norma o pondrá a prueba los límites de la supervisión policial (o tecnológica).
- (5) Un grupo de usuarios de la vía aceptará un pequeño riesgo de sanción por la infracción de la regla.
- (6) Un grupo de usuarios de la vía se mantendrá casi completamente indiferente o insensible ante la ley, la supervisión, o la sanción.

Un enfoque planificado para aumentar la aceptación de una ley o una regla puede suponer la siguiente sucesión de pasos (Noordzij, 1996):

(1) Disposición

Aún si no hubiera una ley, siempre habrá un grupo de usuarios de la vía que ya cumplen con la legislación propuesta, ya sea porque piensan que es la forma correcta de hacer algo, o porque no tienen la necesidad de otro comportamiento.

Un primer paso para incrementar la conformidad sería introducir una norma formal. Para algunos usuarios de la vía, la autoridad del gobierno, puede ser razón suficiente para cumplir la norma, bajo la única condición de que la disposición no interfiera en sus intereses personales.

Para otros usuarios será necesario disponer de información que explique por qué el cumplimiento de esa ley favorece los intereses de la seguridad vial. Estos grupos de

usuarios de la vía se ven convencidos por sus propios argumentos para acatar la norma. La amenaza de una sanción en este caso es irrelevante.

(2) La sanción por la infracción

La mayoría de usuarios de la vía se quedarán convencidos de la necesidad de respetar una norma si asocian su quebrantamiento con una sanción. En términos sencillos, quieren mantenerse al margen de cualquier problema. Para este grupo, no es necesaria vigilancia y supervisión, bastará con que sean conscientes de la capacidad de la autoridad de hacer cumplir la norma si tiene que hacerlo.

(3) Evidencia de detención y sanción

El siguiente grupo de usuarios de la vía necesitará ser presa de la ejecución del control y la supervisión real. Antes de estar dispuestos a cambiar su comportamiento y acceder al acatamiento de la norma, tendrá que ser objeto de la vigilancia y el control.

(4) Probabilidad aleatoria de ser detenido y ejecución de la sanción

Para algunos usuarios de la vía, la mera actividad de control y supervisión no es suficiente para disuadirles de infringir las reglas. Para este grupo, la ejecución de la ley tiene que plantear una mayor amenaza, por ejemplo haciéndola más imprevisible.

(5) Aumento de la sanción

Finalmente, nos enfrentamos a un grupo de usuarios de la vía con gran interés por vulnerar las normas. A este grupo sólo puede obligarles a respetar la ley una presencia más intensa de control y la supervisión. Aparentemente, este grupo de usuarios de la vía comprobará una y otra vez si la magnitud y aleatoriedad de los controles, es realmente tan alta como hacen creer o si, por el contrario, son capaces de predecir cuándo y dónde pueden encontrarse con un control real.

(6) Modificación de la norma

Después de lograr un cumplimiento aceptable de una ley, se podrá considerar si ésta debe ser reforzada o fortalecida a fin de alcanzar efectos complementarios en la seguridad.

Este paso sólo tiene sentido si los pasos previos (persuasión, amenaza, detención, sanción...) han tenido éxito. No obstante, si todavía existe cierto incumplimiento de la norma, no parece conveniente fomentar el aditamento o amplificación de la misma.

Por tanto, puede utilizarse un acercamiento gradual de la norma e ir evaluando el efecto de cada aproximación antes de considerar una nueva regulación.

De forma general, antes de implementar o desarrollar una nueva medida o regulación, debe conocerse el tamaño de cada uno de estos grupos y en qué medida los beneficios esperados en términos de seguridad vial podrían verse reducidos debido al incumplimiento de una pequeña minoría. La magnitud de la influencia de los diferentes grupos de usuarios de la vía (tamaño), puede ser estimado en base a un estudio demográfico.

Después, debería considerarse seriamente si todavía es necesario dar el siguiente paso. Por ejemplo, puede cuestionarse si es adecuado establecer e implementar una norma cuando un grupo numeroso de usuarios manifiestan el comportamiento correcto.

Dos razones para emprender el paso siguiente serían:

- (1) Un grupo relativamente minoritario puede provocar problemas desproporcionadamente graves en la seguridad vial, al no acatar una norma.
- (2) Existen indicaciones claras de que sin una intervención complementaria, el número de infracciones aumentará.

Puede ser difícil estimar a priori el nivel de control y supervisión necesario. Pero es obvio, dependerá de los pasos previos que ya se hayan llevado a cabo para alcanzar la máxima aceptación y cumplimiento de una regla de tráfico. Dar un paso más allá del nivel del control y la supervisión, es muy probable que no sea tan efectivo como los pasos anteriores si éstos se han llevado a cabo de forma diligente. Por ejemplo, el aumentar o intensificar la vigilancia y la supervisión no será efectivo si antes no se realiza de forma impredecible o si este hecho no es bien conocido por la población.

2.3.4 La aceptación de las leyes de tráfico y la norma social

Si la relevancia de una ley o norma de tráfico es difícil de demostrar, bien desde una perspectiva científica como desde la experiencia personal, puede darse el caso de que la comunicación social y el desarrollo de la norma social decidan, en última instancia, la cuestión de la relevancia y la aceptabilidad de una ley.

En un estudio europeo se concluyó que las diferencias en las preferencias por leyes y medidas van unidas íntimamente a la diferencias reales en la legislación (SARTRE, 1995). Podríamos preguntarnos el por qué de esa íntima correspondencia entre la legislación oficial y las actitudes y opiniones públicas. ¿Determina la opinión pública o el clima social la aceptación política y la implementación de leyes específicas? ¿O la experiencia pública con la ley y sus resultados llevan a la aceptación de su mensaje subyacente?

De acuerdo con los estudios de diversos autores (Andenaes, 1977; Snortum, 1988), podemos asumir que ambos procesos están implicados. En palabras de Snortum:

**“la ley es tanto causa como efecto del “clima moral”
(Snortum, 1988, p. 206).**

Generalmente, tendría que existir una base de apoyo social para una medida antes de su promulgación real; después de su implementación, el soporte o apoyo social a la medida puede aumentar e incluso robustecerse como resultado de las experiencias con relación a la supervisión y el control del cumplimiento de la norma.

Una ley puede incluso crear una nueva norma social. La creación de tal norma no es un proceso automático, si no que depende en parte del grado en el que la ley es percibida como razonable, cómo es promulgada por la autoridad legítima, y la imparcialidad de su administración (Andenaes, 1977). Las leyes de tráfico siempre constituyen un compromiso entre el interés público y la libertad individual. Debería ser obvio para todos los usuarios de la vía por qué una determinada ley es el mejor compromiso. Si los usuarios de la vía consideran una o más alternativas para una regulación existente, la regulación puede perder su legitimidad. Especialmente en el caso de los límites de velocidad, es difícil de convencer a los usuarios de la vía que el límite de velocidad existente es el mejor compromiso entre la libertad y la seguridad.

Para algunas leyes, por ejemplo la obligación de usar las luces de día o un límite de velocidad estándar de 30 km/h en zonas residenciales, la base de apoyo es muy fuerte en algunos países, pero muy débil en muchos otros (SARTRE, 1994). En la práctica, puede ser útil la existencia de una base inicial de apoyo a una ley particular antes de que se lleve a cabo un debate político acerca de su aceptación e implementación. Sin embargo, una sólida base de apoyo no quiere decir necesariamente apoyo de la mayoría. Es posible que un apoyo moderado de determinada ley pueda ser ensalzado mediante la comunicación persuasiva de las propias experiencias o la información retroactiva acerca de los resultados positivos como consecuencia de la nueva medida.

La conformidad inicial con una ley o una normativa tenderá a producir como respuesta más conformidad, al asociarse este comportamiento con experiencias positivas. El otro lado de la moneda es que las leyes aceptadas por la mayoría pueden perder su apoyo si no son estrictamente y consistentemente supervisadas y sometidas al control de su cumplimiento. Si los usuarios de la vía observan que otros muchos usuarios violan cierta regulación sin experimentar ninguna repercusión,

pueden llegar a dudar de la necesidad o la sensatez de la nueva regulación o de la regulación existente. Como un investigador señaló:

“El comportamiento normativo se vuelve atractivo si los usuarios de la vía perciben que la mayoría de usuarios de la vía lo cumplen y que aquellos que no lo hacen son sometidos a las consecuencias negativas.”
(Rothengatter, 1991; p. 93.)

Obviamente, hay límites para lo que podemos lograr con una nueva legislación y sanciones más estrictas. La legislación y las reglas establecidas por los gobiernos centrales o locales no siempre surten el efecto deseado. Si los usuarios de la vía no asumen responsabilidad personal alguna con relación a la legislación, el resultado puede ser la infracción regular de las normas. Si la policía es incapaz o no tiene la voluntad de hacer cumplir la legislación eficazmente, la política probablemente no tenga mucho éxito. Esto nos lleva al tema de los sistemas de control, vigilancia y supervisión del cumplimiento de la norma, que tratamos en el próximo bloque.

2.3.5 Un ejemplo ¿Por qué no se cumplen los límites de velocidad?

Una revisión de la política sobre la velocidad que ha dominado hasta ahora demuestra que el control de la velocidad se ha logrado en gran parte mediante:

- la legislación al respecto (límites de velocidad),
- las medidas infraestructurales y
- el control y supervisión de la velocidad.

Sin embargo, especialmente durante la segunda mitad de los 90, apunta una investigación llevada a cabo por el SWOV, surgió un fuerte impulso desde el enfoque de la Sostenibilidad de la Seguridad y el inicio de los proyectos regionales de supervisión y control de la norma. Al mismo tiempo que los límites de velocidad continuaban sin cumplirse, y eran excedidos de forma masiva.

En otras palabras, es extremadamente improbable que cualquier enfoque de “más de lo mismo” logre resultados diferentes. A partir de los puntos establecidos para una Seguridad Sostenible y del rígido sistema actual de limitaciones de velocidad, se han descrito los elementos que a corto plazo pueden reducir el porcentaje de infracciones y delitos. Los conceptos clave establecidos por esta investigación son:

- la seguridad de los límites,
- la credibilidad de los límites y
- la información sobre los límites.

Es una cuestión abierta a la profundización y el debate, recomendando que el primer paso debería ser que las autoridades analizaran:

- (1) si los límites de velocidad actuales son seguros, dadas las circunstancias actuales y composición del tráfico;
- (2) si los límites de velocidad actuales son creíbles, es decir, si éstos y los límites de su transición, se ajustan a los requisitos de la vía; y
- (3) si el conductor tiene suficiente información sobre el límite local.

El límite o el diseño tendrán que adaptarse donde sea necesario. La premisa subyacente es que dependiendo del tipo de vía, los límites podrían llegar a un cumplimiento del 70-90%, pese a que la supervisión y el control "creíble" seguirán siendo necesarios, para aquellos que continúan excediendo la velocidad.

Al mismo tiempo, es fundamental un marcaje dinámico de los límites. Esto beneficiaría la seguridad así como la credibilidad de los límites. Después de todo, los límites dinámicos permiten el ajuste a las circunstancias climatológicas y las circunstancias del tráfico. A esto habría que añadir un sistema de información y alerta de forma que el conductor conozca el límite de velocidad de forma continua en cada momento.

Relacionemos esto con la ambigüedad o relativa subjetividad que puede suponer una norma que prescribe para todo tipo de conductores y vehículos que "la velocidad debe ser adecuada a los límites establecidos, a las propias condiciones psicofísicas del conductor, a las características y al estado de la vía y a las condiciones meteorológicas y ambientales de la circulación".

3. CONTROL, VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN DE LA NORMA

Las normas de tráfico se establecen con el objetivo de garantizar las conductas seguras en el entorno vial. Sin embargo, en ocasiones, se producen incumplimientos y transgresiones que causan la mayor parte de accidentes de tráfico. De esta situación surge la necesidad de utilizar y poner en marcha mecanismos orientados a la vigilancia del cumplimiento de las leyes, con la idea de que ello contribuirá a la reducción de las muertes y lesiones con motivo de la circulación de vehículos. El primer paso es entonces detectar (para más tarde sancionar y castigar) a los transgresores (¿como medida reeducadora, preventiva o reparadora?). Por ello tratamos ahora de:

- Identificar cuestiones relevantes sobre el control y la supervisión policial. La importancia del control, la vigilancia y la supervisión para el cumplimiento de la legislación.
- Examinar los enfoques e instrumentos tradicionales e innovadores en el control y la supervisión policial, o, ¿cómo se puede mejorar el control y la supervisión policial convencional? ¿Qué alternativas al control y supervisión policial existen? ¿Qué nuevos recursos y tecnologías existen para un control y supervisión policial más efectivo?
- Evaluar el potencial del control y la supervisión policial para mejorar el cumplimiento de las regulaciones en tráfico y seguridad vial. ¿Qué aceptación tiene esta medida en el ámbito de la seguridad vial?
- La fundamentación teórica del control, la supervisión del cumplimiento de la norma (percepción subjetiva de ser detenido como infractor, disuasión, amenaza).
- ¿Cómo se lleva a cabo el control y la supervisión policial en diferentes países? ¿Qué restricciones existen para un control y supervisión policial eficiente? ¿Ha habido iniciativas por mejorar y optimizar esta fase del proceso?

En definitiva:

Es difícil de imaginar un mundo sin leyes de tráfico, pero ¿es la amenaza de la sanción, mayor intensificación del control del tráfico y las medidas sancionadoras la mejor forma de reducir la conducción temeraria y negligente y mejorar la seguridad vial?

Las leyes de tráfico han sido adoptadas para guiar a las personas en su comportamiento vial. Mediante la norma se nos indica cómo debemos dirigir nuestra

conducta en la vía y también se nos informa de aquellas cosas que no podemos hacer, es decir, se establecen disposiciones y prohibiciones, regulando cuáles serán las consecuencias en caso de incumplimiento de estas reglas, vinculando las violaciones de la norma a multas económicas, medidas de reeducación y sensibilización o penas privativas de libertad. La razón de estas medidas punitivas parece evidente, no se podría comprender un sistema normativo, que no llevase aparejada una sanción o un “castigo” al incumplimiento de lo establecido como correcto o incorrecto.

Sin embargo, la percepción de la posibilidad real o incluso cierta, de la medida sancionadora, el sistema de normas tendería a la desaparición. La existencia de los mecanismos de castigo, es una garantía que salvaguarda el ejercicio de los derechos y libertades de los individuos que sí respetan la norma.

A este respecto, la teoría criminológica nos informa, sin embargo, que la mayoría de las personas no delinque, no por temor a posibles sanciones penales que recibirá en caso de ser descubierto, sino porque su sistema de valores les impide hacerlo (Serrano, 2004).

En cualquier caso, una gran parte de los usuarios, respetan y aceptan las normas viales por unas razones u otras. Y aún no existiendo evidencias concluyentes sobre las motivaciones para el cumplimiento de la norma, si parece claro que de no ser por este sistema de sanciones, unos no cumplirían con las regulaciones impuestas si no fuese por el miedo a ser detectados y sancionados; y otros no interiorizarían un sistema de valores adaptado y respetuoso con la ley, si no tuviesen la certeza de que efectivamente todos van a cumplir con lo establecido, y que caso de no hacerlo serán reprimidos por el sistema sancionador.

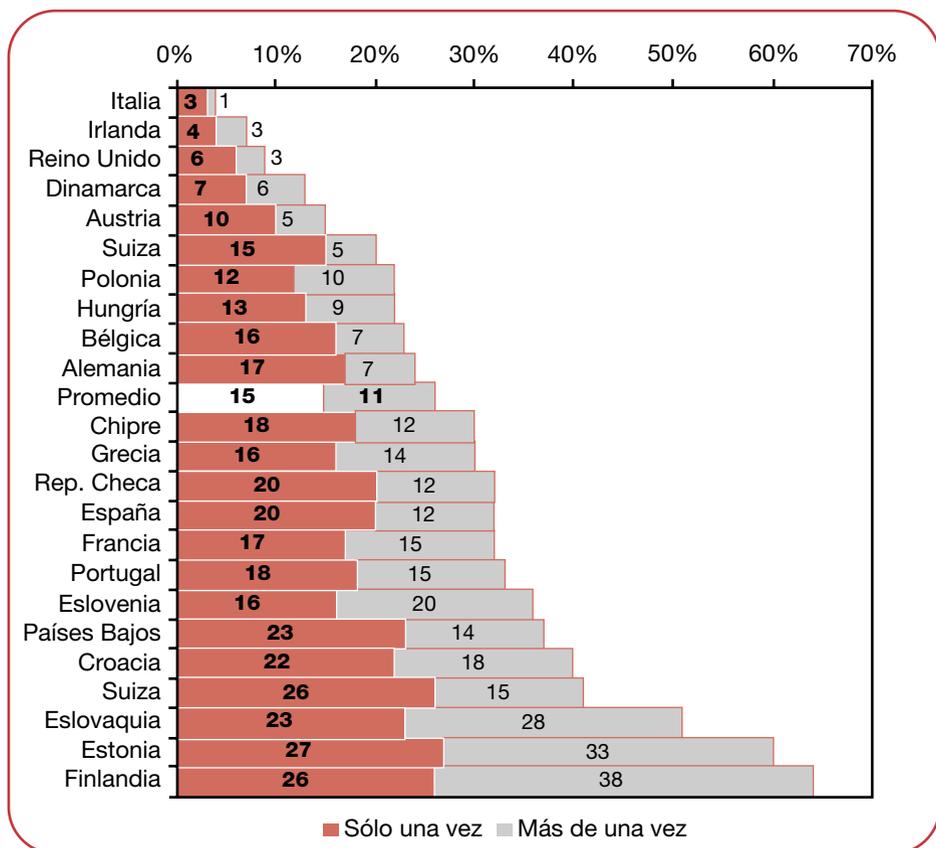
De aquí, la creencia de que la vigilancia y supervisión es un medio necesario para prevenir accidentes. Lo que se pretende es hacer que los conductores cumplan con las normas de seguridad vial. Se trata por tanto, de dar la sensación a los conductores de que existe un alto riesgo de ser detectados y castigados cuando no respetan las normas y que por lo tanto, todos los usuarios de las vías están sometidos al “Imperio de la Ley”.

En otras palabras, se considera que el cumplimiento de las leyes de tráfico puede ser conseguido a través de un mecanismo de disuasión: la amenaza de ser sancionado legalmente convencerá a los usuarios de la vía de abstenerse de cometer infracciones, y el cumplimiento exhaustivo de la norma por todos, podría tener como resultado una mejora de la seguridad vial.

Al menos así parece desprenderse, de experiencias como las que desde hace años se vienen llevando a cabo en países como Finlandia, con su “Tolerancia cero” con el alcohol en la conducción, o la más reciente de la vecina Francia, donde se han intensificado los controles de velocidad y alcohol, y se han endurecido las sanciones, consiguiendo en ambos casos resultados esperanzadores.

Cabría decir a este respecto, que mientras la educación vial y la ingeniería mejoran la seguridad a medio y largo plazo, la vigilancia y supervisión policial efectiva, puede llevar a una rápida reducción de muertes y heridas por accidente de circulación.

Sin embargo, diferentes estudios (ver proyectos como el SARTRE 3), ponen de manifiesto que la posibilidad de ser detenido y sancionado por quebrantar una ley de tráfico es muy pequeña en cualquier país europeo. Aunque también se desprende de ese proyecto sobre las actitudes de los conductores, que el 70% de éstos están muy a favor del aumento de la vigilancia y supervisión de las leyes de tráfico. (Ver cuadro 3).



Cuadro (3) Proporción de conductores que en cada país han pasado controles de alcoholemia (2001-2004)

En este contexto y tras investigaciones como las llevadas a cabo en proyectos como el "ESCAPE", promocionado por la Comisión Europea para el Transporte en su cuarto programa marco, o el "GADGET", patrocinado por este mismo organismo, se ha concluido que un mejor y mayor control y supervisión policial para el cumplimiento de las leyes de seguridad vial existentes, podría contribuir sustancialmente a la consecución del objetivo prioritario de disminución de hasta un 50% de las muertes por accidentes de tráfico marcado para el 2010.

Desde esta posición, recientemente se han considerado dos iniciativas:

- Mejorar la supervisión y el control policial con respecto a tres importantes contribuyentes a las fatalidades de la carretera –exceso de velocidad, nivel de alcoholemia y uso del cinturón de seguridad-.
- Mejorar la supervisión y el control del cumplimiento de la legislación relacionada con el transporte comercial rodado.

Ello fue puesto de manifiesto en la Recomendación de la Comisión de 6 de abril de 2004 (Diario Oficial de la Unión Europea de 14-4-2004), sobre la aplicación de las normas de seguridad vial, que indica en sus considerandos entre otras cuestiones que: (...) "3. La investigación ha puesto de manifiesto que la aplicación de las normas es una forma eficaz de prevenir y reducir los accidentes, las muertes y los heridos. 4. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos de alcohol y no usar el cinturón de seguridad son hechos bien documentados que han sido analizados por varios proyectos de estudio e investigación que informan sobre las mejores prácticas en materia de aplicación de las normas a las infracciones de tráfico. 6. En lo que respecta al exceso de velocidad, las mejores prácticas son: el uso de sistemas automatizados de control de velocidad, seguido por los procedimientos capaces de tratar un elevado número de infracciones. En lo que respecta a la conducción bajo los efectos del alcohol, la aplicación de pruebas aleatorias de alcoholemia con dispositivos de medición en aire espirado. En lo que respecta al uso del cinturón de seguridad, las medidas de aplicación intensiva de determinada duración y realizadas varias veces al año."

3.1. Diferentes modelos de vigilancia y supervisión en la Unión Europea

Tradicionalmente, la responsabilidad y competencia del cumplimiento de la legislación de tráfico está en manos de los cuerpos policiales de tráfico. Los sistemas policiales en Europa están más o menos diversificados y complejos como las leyes de tráfico. Actualmente es un laberinto de divisiones y subdivisiones de diferentes tipos.

Por otra parte, se pueden hacer algunas distinciones, se puede diferenciar entre cuerpos policiales civiles y militares, incluyendo en ellos o no, divisiones de tráfico. En países como Bélgica, Alemania, Holanda y Suecia, no disponen de cuerpos policiales de tráfico.

Los sistemas militarizados están generalmente centralizados mientras que los civiles benefician la descentralización y una relativa autonomía. En este sentido, países como Bélgica, Francia, Italia y España, tienen cuerpos civiles y militares.

Las leyes también pueden determinar la configuración de los cuerpos de policía en base a las distintas competencias otorgadas a las diferentes administraciones.

De ello podemos deducir que en nuestro país, por poner un caso, tengamos que distinguir entre cuerpos nacionales, con competencias en materia de tráfico (dedicados casi con carácter exclusivo), como es la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; cuerpos de las Comunidades Autónomas, como los Mossos d'Esquadra en Cataluña y la Ertantza en el País Vasco, con competencias en materia de tráfico, pero como cuerpos de seguridad genérica; y por último, las Policías Locales en los municipios, que al igual que los cuerpos autonómicos, deben compartir el tráfico con otras labores derivadas de las competencias municipales (ver Tabla 6).

Así pues, en los países de la Unión Europea se puede observar una mezcla de estructuras organizativas policiales. Por lo general, existen unidades de tráfico dentro de las fuerzas policiales. Las fuerzas locales y el grado de especialización de personal en el control de tráfico varía de país a país y dentro de las regiones y fuerzas de seguridad de un país.

Sin embargo es común en todas las fuerzas de seguridad la falta de información estructurada y compilada de sus actividades relacionadas con el tráfico, haciendo verdaderamente difícil operar con los datos.

Control/supervisión	Sanciones	Prevención	Cooperación
El Ministerio del Interior en las carreteras interurbanas (a menos que la comunidad autónoma tenga competencias) y en las zonas urbanas (donde no existe policía local); en la práctica, la agrupación de tráfico de la Guardia Civil. Los gobiernos autónomos a través de sus propias fuerzas policiales en las vías interurbanas de sus límites territoriales. La Policía Municipal en las áreas urbanas.	El Delegado del Gobierno en las Comunidades Autónomas (para delitos menores: el Subdelegado del Gobierno en la provincia). El Delegado o Subdelegado del Gobierno es también competente para los delitos cometidos en más de una región o provincia autónoma. El Jefe Provincial de Tráfico puede ser delegado por estas autoridades. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico designarán los órganos sancionadores. Los Alcaldes, para las infracciones cometidas en zonas urbanas.	El Ministerio del Interior, con las autoridades autónomas o locales para la implementación	Las autoridades centrales, autónomas y locales cooperan de forma regular. Se ha creado un cuerpo dedicado a coordinar las iniciativas: el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial que participará en el proceso legislativo y en el diseño básico de las estrategias de control y supervisión.

Tabla (6) Entidades responsables en el campo de seguridad vial en materia de control, sanción, prevención y cooperación.

En conclusión, aunque cada sistema de control y supervisión policial tiene similitudes dentro de los países europeos, el funcionamiento y cómo se aplican las sanciones son muy diferentes.

País	Organismos encargados del control del tráfico
Austria	Detección: Cuerpos de Policía Federal. Instrucción: Cuerpos administrativos de los departamentos federales de policía. Autoridades de prevención: Organismos públicos y privados.
Bélgica	Detección: Policía Federal. Instrucción: Fiscal de distrito. Órgano de decisión: Judicial. Autoridades de prevención: Policía.
Alemania	Detección: Policía. Instrucción: Policía. Órgano de decisión: Policía, Juez. Autoridades de prevención: Policía, Bundesländer.
Dinamarca	Detección: Policía. Instrucción: Director de la Fiscalía Pública y Fiscales regionales si trasciende al Juzgado. En caso contrario Jefe de Policía. El Ministro de Justicia es la máxima autoridad del servicio de Fiscalía. Órgano de decisión: Corte de la Ciudad si va al Juzgado. En caso contrario, la Policía. Autoridades de prevención: Policía, autoridades de la carretera, organizaciones no gubernamentales.
España	Detección: En las vías interurbanas, la Guardia Civil (policía de tráfico); en el País Vasco y Cataluña, los cuerpos de policía autonómica; en las zonas urbanas, los Cuerpos de Policía Local. Instrucción: Las Jefaturas Provinciales de Tráfico; en el País Vasco y Cataluña, las autoridades de tráfico de las Comunidades Autónomas; en las zonas urbanas, los Alcaldes (según la infracción). Órgano de decisión: Dirección General de Tráfico. Autoridades de prevención: Dirección General de Tráfico.
Grecia	Detección: Policía. Instrucción: Policía, Fiscal. Órgano de decisión: Policía, Fiscal. Autoridades de prevención: MTC, MPO, MPHSS, MESPPM, NGOs.
Francia	Detección: Policía, Gendarmería. Instrucción: Juzgado. Órgano de decisión: Corte Judicial, Prefecto, Gendarmería, Policía (sólo para tickets). Autoridades de prevención: Dirección para la Seguridad Vial.
Finlandia	Detección: Policía. Instrucción: Fiscal. Órgano de decisión: Corte. Autoridades de prevención: Policía.

Tabla (7) Información sobre los Sistemas de Control y Supervisión Policial en algunos países europeos. Fuente: Adaptación del “Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report”

País	Organismos encargados del control del tráfico
Italia	<p>Detección: Patrulla de carretera de la Policía Nacional, Carabinieri, Policía Fiscal y Policía Municipal.</p> <p>Instrucción: Patrulla de carretera de la Policía Nacional, Carabinieri, Policía Fiscal y Policía Municipal. Las sanciones penales se toman por la Corte Judicial, y en caso de multas administrativas impuestas por entidades de supervisión, intervendrá el Prefecto y/o el Juez.</p> <p>Órgano de decisión: Patrulla de carretera de la Policía Nacional, Carabinieri, Policía Fiscal y Policía Municipal.</p> <p>Autoridades de prevención: Las mismas entidades que llevan a cabo el control.</p>
Irlanda	<p>Detección: Gardai.</p> <p>Instrucción: Cortes del Distrito.</p> <p>Órgano de decisión: Cortes del Distrito.</p> <p>Autoridades de prevención: Gardai, National Safety Council.</p>
Holanda	<p>Detección: Policía de Tráfico.</p> <p>Instrucción: Ministro de Justicia.</p> <p>Órgano de decisión: Corte administrativa.</p> <p>Autoridades de prevención: Ministro de Transportes.</p>
Portugal	<p>Detección: División de Tráfico del GNR y la Policía de Seguridad Pública.</p> <p>Instrucción: DGV y Fiscal Criminal.</p> <p>Órgano de decisión: Director General de Tráfico.</p> <p>Autoridades de prevención: Prevención Portuguesa de la Carretera.</p>
Suecia	<p>Detección: Policía.</p> <p>Instrucción: Fiscal.</p> <p>Órgano de decisión: Policías, Fiscales, Cortes de la jurisdicción general, Administración Estatal (para la suspensión de la licencia).</p> <p>Autoridades de prevención: Administración Nacional Sueca de la Carretera, Grupo de Cooperación Nacional, Instituto Nacional del Transporte.</p>
Reino Unido	<p>Detección: Policía.</p> <p>Instrucción: Policía, Corte de Magistrados.</p> <p>Órgano de decisión: Magistrados.</p> <p>Autoridades de prevención: Think!, Departamento para el Transporte.</p>

Tabla (7) Información sobre los Sistemas de Control y Supervisión Policial en algunos países europeos. Fuente: Adaptación del “Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report” (cont.)

3.2 La policía de tráfico en España

La actividad policial desarrollada en el entorno del tráfico puede dividirse en tres grandes grupos:

- una labor preventiva (a la vez “represora”), mediante la cual los agentes vigilan, controlan y denuncian las infracciones administrativas y penales que observan. Por nuestro interés, esta función en nuestro entorno la recogemos en el punto siguiente.
- una labor de policía judicial o de investigación de los accidentes y delitos relacionados con el tráfico, y
- una función asistencial, que atiende a las necesidades de auxilio y ayuda de los usuarios de las vías españolas.

3.2.1 La función de policía judicial

La Policía Judicial no existe como cuerpo independiente dentro del panorama policial español. Lo que sí existe, es una función específica de Policía Judicial dentro de las funciones de policía general, basada en los criterios de la policía científica, destinada a la investigación de los hechos punibles, la persecución y aseguramiento de los delincuentes y la puesta a disposición de la Autoridad Judicial y, eventualmente, del Ministerio Fiscal, de los resultados de sus averiguaciones (artículos 126 de la Constitución, 282 de la LECr, 443 LOPJ y 32.1 LOFCS).

Al no contar con un auténtico cuerpo de Policía Judicial, las funciones específicas que nuestra legislación le encomienda deben ejecutarse a través del contingente policial de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad existentes y, en el caso concreto de la investigación de los accidentes de tráfico en nuestro país, esta labor recae en la Guardia Civil de Tráfico o los Cuerpos de Policía Autónoma en el País Vasco y Cataluña en las vías interurbanas, y en los Cuerpos de Policía Local en las zonas urbanas.

La misión concreta de la investigación trata de obtener toda la información posible en el lugar de los accidentes para después analizarla y poder determinar la causa o causas concretas que los han motivado, poniendo en conocimiento de la Autoridad Judicial todo ello, a fin de que la justicia pueda dirimir las responsabilidades penales y civiles derivadas de los hechos enjuiciados.

La determinación de la causa concreta de cada accidente es una información de gran valor, ya que además permite trasladarla a aquellos órganos de la Administración que pueden atenuar o hacer desaparecer esa causa y evitar futuros accidentes. Por ejemplo, si se detecta un aumento de los accidentes como consecuencia de la utilización indebida del teléfono móvil por el conductor, esta información debe pasar a las unidades de vigilancia y control del tráfico a fin de que acentúen su vigilancia sobre este tipo de conductas y generen en el ciudadano un grado elevado de cumplimiento de la norma.

Otro ejemplo, puede ser la existencia de un punto negro por indebida señalización o por un defecto en la construcción de la vía, en cuyo caso será preciso dar esta información a los responsables de señalización o de la seguridad de la carretera para atajar la circunstancia concreta que está produciendo los accidentes.

No debemos olvidar que la función policial de investigación de los accidentes de tráfico no sólo tiene una función judicial, sino que además, los equipos de atestados realizan un acopio de información que puede ser muy relevante desde el punto de vista de la prevención.

Lo que pretendemos decir es que quizás sea necesario profundizar en la misión preventiva, de modo que la investigación realizada no sólo sirva para dirimir responsabilidades, sino para garantizar una mejor seguridad vial en el futuro, ayudando a reducir la accidentalidad y, en consecuencia, la siniestralidad. No deben, por tanto, escatimarse medios en este sentido.

3.2.2 La función asistencial

Como última función hemos hecho referencia a la labor de auxilio y ayuda que los agentes encargados de la vigilancia del tráfico realizan diariamente; una función valorada por la ciudadanía favorablemente.

La actividad de asistencia requiere que se desarrolle con prontitud y celeridad, de modo que el auxilio a los heridos de un accidente sea lo más rápido posible, se eviten nuevos accidentes como consecuencia de las nuevas condiciones de la vía y aunque ningún peligro se añada a la necesidad de un ciudadano a ser auxiliado, la rapidez será valorada positivamente, acompañada, claro está, de una respuesta eficaz.

3.3 Fundamentos de la eficacia del sistema de vigilancia y control

El control y la supervisión policial es un medio de prevenir los accidentes de tráfico haciendo que los conductores cumplan con las normativas de tráfico. Se basa en imprimir en los conductores el sentimiento de que corren el riesgo real de ser aprehendidos y sancionados si incumplen la normativa vigente en el tráfico. Desde esta posición,

...la eficiencia de las estrategias basadas en el control y la supervisión policial no se centrarían tanto en un aumento en el número de controles, sino en el incremento de la percepción del riesgo de ser capturados por parte de los conductores.

Sin embargo, si el objetivo del control y la supervisión es disuadir a los conductores de cometer infracciones/delitos de tráfico, las estrategias actuales están muy lejos de alcanzar su propósito.

En la mayor parte de países europeos, el riesgo, tanto objetivo como subjetivo, de ser detenido es muy pequeño.

Existe un área en el tráfico y la conducción donde la investigación ha obtenido algunos resultados sorprendentes. Por ejemplo, endurecer las penas por quebrantar la ley podría ser menos efectivo como elemento disuasivo que flexibilizar las penas, pero aumentar la probabilidad de ser capturado. En determinadas ocasiones, un bombardeo sorpresa de actividades de control puede tener efectos no planificados. Por ejemplo, una medida de fuerza bien documentada sobre el consumo de alcohol y la conducción en la provincia de British Columbia, en Canadá, puede realmente haber conducido a un aumento de las muertes en la carretera.

A Drivers.com Editorial (9-9-1996)

En 1977, la provincia canadiense de British Columbia emprendió una campaña masiva en contra de la conducción bajo estado de embriaguez. No hubo cambio alguno en la ley, pero se intensificó fuertemente el control y la vigilancia policial.

La campaña recibió una publicidad enorme, y las unidades móviles de Análisis de Alcohol de Sangre ("BATmobiles") se convirtieron en una característica constante del entorno de tráfico de British Columbia durante ese año. Para dar una idea del alcance -el número de veces que los conductores fueron sometidos a un control de alcoholemia fue el equivalente al 30 % del número total de vehículos registrados en los 2.5 millones de habitantes de la provincia.

El programa redujo las muertes debidas a la conducción bajo el efecto del alcohol alrededor de un 18 %. Pero por una peculiar paradoja, las muertes globales de tráfico durante el mismo período aumentaron un 19 %.

Este resultado no fue del todo sorprendente para el Profesor Gerald Wilde, un psicólogo canadiense especializado en la conducta de asunción de riesgos y la seguridad en el transporte.

Wilde sostiene la opinión de que las campañas de seguridad tienden a activar accidentes en vez de reducirlos debido a que los enfoques tradicionales no motivan a los individuos a cambiar su "nivel objetivo" de riesgo, la cantidad de riesgo que están dispuestos a aceptar en sus vidas de todos los días.

Las personas tienen una especie de termostato de peligro incorporado, un sentido subconsciente de riesgo ambiental, realizar cosas con mayor seguridad en un aspecto de sus vidas, llevará a utilizar el beneficio de esta seguridad adaptando su comportamiento a la nueva realidad y aumentar el riesgo aceptado en otra. Él lo llama la teoría Homeostática del Riesgo.

Se trata de una teoría que ha sido apasionadamente discutida en círculos académicos desde hace casi dos décadas. Esto ha estado descrito como "la idea del diablo para algunos de la comunidad de seguridad" porque constituye un ataque frontal a las premisas subyacentes de las políticas gubernamentales e industriales, cuyo principal objetivo es reducir las pérdidas por lesiones y muertes por accidente.

Desafía los "esfuerzos tecnológicos" ofrecidos por la ingeniería en aras de una mayor seguridad en el vehículo, la vía y su entorno, y sitúa el eje fundamental en el comportamiento del conductor.

Recientes revelaciones acerca de los efectos de sistemas de frenado del antibloqueo del automóvil (el sistema de frenos ABS) en las tasas de accidentes contribuyen al apoyo de la teoría del Profesor Wilde. Los sistemas funcionan. Ayudan a impedir dar un patinazo y ofrecen a los conductores un mejor control en situaciones de emergencia. Pero la evidencia demuestra que los conductores de vehículos equipados con ABS tienden a conducir más rápido y confiar más en sus frenos que los conductores que no tienen este dispositivo.

Según el instituto americano Highway Loss Data Institute, los sistemas no han reducido tampoco la frecuencia ni el costo de los accidentes.

Wilde, nacido en Holanda, comenzó a moldear su teoría a principios de los 70 cuando siendo un joven investigador que trabajaba en el National Institute of Road Safety (Francia), se encontró con los trabajos de un psicólogo británico llamado Taylor.

Taylor registró las reacciones de los conductores en situaciones de tráfico midiendo los cambios en las Respuestas Galvánicas de la Piel (GSR), cambios en la conductancia eléctrica de la piel causados por microscópicas gotas de sudor. Taylor relacionó estas medidas con tres importantes variables: el historial de accidente de diferentes secciones de la carretera registrados en los informes policiales; los niveles de GSR experimentados por los conductores mientras conducían en la carretera; y la velocidad de los conductores.

Los resultados fascinaron a Wilde. Demostraron que los conductores reaccionaban inconscientemente a los peligros de la carretera como semáforos, curvas y los vehículos que circulan en sentido contrario, y sus reacciones estaban relacionadas con el historial de accidentes en determinadas secciones de la carretera.

En una sección de la vía con muchos peligros, los conductores registraron los niveles más altos de GSR, pero en cualquier período de tiempo los niveles de GSR se mantuvieron notablemente constantes. En otras palabras, si había muchos peligros, los conductores bajaban paulatinamente la velocidad. Cambiaron su comportamiento para mantener el riesgo experimentado en un nivel constante.

Desde ese momento Wilde, inspirado por este fenómeno, ha recogido datos, ha refinado su teoría y ha reformulado sus argumentos. Ahora, como autoridad altamente respetada internacionalmente en el comportamiento de riesgo, ha tendido una mano a la seguridad y a la salud publicando un libro, con el título de Riesgo Objetivo.

Además de presentar su teoría, con todos sus datos y conceptos de apoyo, el libro propone un cambio radical en los enfoques para fomentar salud y seguridad. Como una alternativa a las estrategias tradicionales de la Educación, la Ingeniería y el Control y la Vigilancia –la política de seguridad de las tres Es (del inglés Education-Engineering y Enforcement)-, Wilde propone una estrategia de "Expectationism".

El Profesor Wilde considera que la seguridad proviene del interior. Sólo mejorando las expectativas futuras de las personas podemos cambiar su nivel de aceptación de riesgo. Por ejemplo, un estudio de automovilistas en Quebec encontró que los individuos que valoran más el futuro tuvieron menos puntos de penalización, menos accidentes y mejores actitudes hacia la seguridad. Otro estudio demostró que los estudiantes americanos con una orientación hacia el futuro sólida, es menos probable que fumasen o fumaban menos.

En la conducción, el éxito de los programas de incentivos para conductores seguros deriva de la idea del "expectationist". Cuando una compañía de transporte alemana ofreció a sus conductores un bono de 170\$ cada seis meses sin accidente, su tasa de accidentes cayó hasta un 86 %. Los incentivos no tienen por que ser grandes y de hecho, Wilde argumenta que probablemente sean más eficaces si no lo son. Una compañía minera americana dio a sus trabajadores fichas que podría intercambiar por objetos de recompensa por la actuación segura. Su tasa de accidentes disminuyó hasta un 98 %.

"Es una cuestión de premios y castigo" afirmó Wilde, recompensar a las personas por una buena conducta y castigarlas por una mala". Pero el castigo no debe ser ni excesivo ni especialmente severo." "Una Ley no puede ser eficaz" dice, "si su rigurosidad excede la opinión pública acerca de la inmoralidad o la ilegalidad del acto".

Por otra parte, las altas expectativas para el futuro pueden tener un poderoso efecto en la salud y el comportamiento seguro. En el corazón del Profesor Wilde, está impreso el deseo de que en el futuro los gobiernos desvíen los gastos asignados al control y la supervisión y a la ingeniería hacia esquemas que realcen la percepción de futuro de los usuarios y los alienten a querer ser más seguros, más saludables y felices (la aceptación del riesgo, la salud y la seguridad).

Gerald J.S. Wilde. *A new psychology of safety and health*

Durante la campaña sorpresa de controles de alcoholemia, el total de conductores detenidos fue equivalente al 30% del número de vehículos registrados en la provincia. Un análisis serial de las muertes de tráfico durante el período que duró la campaña sorpresa indicó un descenso del 18% en el número de muertes relacionadas con el alcohol, pero hubo un incremento del 19% en el total de muertos durante ese período. La hipótesis del psicólogo del riesgo Gerald Wilde es que el fenómeno se debe a un cambio en la asunción del riesgo. El nivel de alcoholemia disminuyó por la acción del control, sin embargo pudo haber una relajación general de la precaución en los conductores debido a que estaban conduciendo con menos alcohol en sus sistemas, y quizás también entre los conductores que no habían bebido pero que estaban más confiados debido a los controles masivos.

Günther Kaiser por otra parte, en su trabajo sobre la "Delincuencia de tráfico y su prevención general" ya ponía de manifiesto que el aumento de la presión normativa y la agravación de las sanciones causaba un primer efecto reductor de la accidentalidad, sin embargo, posteriormente se producía una normalización de los accidentes. A la reducción del 19% de los accidentes en los primeros meses de 1965, tras la publicación de la "Primera Ley de Tráfico y Prevención General", le

siguió en el segundo semestre de ese mismo año un aumento que situó la accidentalidad en los niveles anteriores. Ante esto en una Asamblea de policía territorial de tráfico, se estimó que “el primer impacto” había sido “superado”.

Reflexionaba Kaiser a este respecto, indicando que la primera reducción de los accidentes registrada, no se debía tanto a la introducción de los nuevos preceptos, como a la discusión pública sobre el refuerzo de la vigilancia policial.

No obstante, comparando esta situación con la vivida en Austria unos años antes, Lange indicaba que “(...) si después del primer efecto de choque... se asegura su observancia tenazmente por medio de nuevas intervenciones por parte de las autoridades encargadas de la persecución penal(...)”. Luego, se deduce por lo indicado por los diferentes autores, que el aumento en la severidad de las sanciones, no resultará efectivo si no se acompaña convenientemente de una vigilancia y supervisión sostenida, y de una medición y evaluación dirigida a un objetivo, como proponen proyectos como el GADGET.

La legislación vial siempre ha existido en una especie de equilibrio ecológico entre las necesidades diarias y los dictados de la ley. Pocos conductores están bien informados sobre las especificidades de las leyes de tráfico en las áreas en las que viven, pero generalmente tienen un código de conducta informal que el sociólogo J. Meter Rothe denomina “leyes informales”.

Si las leyes informales y la ejecución de las leyes escritas difieren mucho, habrá acritud y hostilidad entre la población conductora y las fuerzas policiales. Comprender la importancia de mantener el equilibrio es una de las cuestiones clave del cumplimiento de la ley.

Sin embargo, el mecanismo explicativo del impacto de la vigilancia y supervisión policial en el comportamiento de los usuarios de la vía, no es suficientemente conocido (Fitzpatrick, 1992). De este modo, la experiencia internacional puede recomendar algunas prácticas efectivas, pero es necesario que la implementación de cualquier estrategia local sea precedida de una investigación y recolección de datos para sus condiciones específicas.

3.3.1 Los controles de alcoholemia

En el caso del alcohol, por ejemplo, más de las dos terceras partes de conductores europeos consideran que no van a ser “nunca” o “raramente” van a ser sometidos a

un control de alcoholemia, de acuerdo con un reciente estudio (ETCS, 2003). Pero es que la posibilidad real de ser sometido a una prueba de alcoholemia también es muy baja. El Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte (European Transport Safety Council: ETSC), estima que, un promedio de 1 de cada 16 habitantes son sometidos a una prueba de alcoholemia cada año en la Unión Europea (ETSC, 2003).

En la mayoría de los países de la Unión Europea se usan frecuentemente aparatos para medir el alcohol en aire espirado para la vigilancia del cumplimiento de las normas de alcoholemia. Sin embargo, las prácticas para la vigilancia del cumplimiento de las normas difieren enormemente de un país a otro.

En algunos países, el riesgo de ser detectado conduciendo tras haber consumido alcohol es prácticamente cero, ya que únicamente se somete a los conductores al test de alcoholemia tras un accidente. En otros países se realizan controles aleatorios, representando éstos el otro extremo. Por otra parte, los métodos de detección son igualmente variables, encontrando países que realizan pruebas rápidas y fáciles y otros en las que son lentas y con procesos difíciles de llevar a cabo.

En cualquier caso, el límite de alcoholemia debe ser establecido a un nivel que ofrezca una garantía clara a los conductores sobre la práctica de conducción segura. El análisis de accidentes establece un límite de 0.5 mg/ml para la población conductora general. La experiencia ha demostrado que rebajar el límite de alcoholemia a un 0.5 mg/ml. tiene un efecto positivo tanto en la tasa de infracciones como en las lesiones debidas a un accidente de tráfico.

Ésta es una base necesaria para las campañas de seguridad llevadas a cabo para explicar la normativa con el fin de influir en las actitudes. La supervisión y el control de las regulaciones y el sistema de sanciones son elementos concomitantes.

Las estrategias de vigilancia y control eficaces para reducir la accidentalidad relacionada con el alcohol, deben incrementar la percepción de los conductores de la probabilidad de ser detenidos a través de programas que impliquen:

- (1) Un alto número de personas sometidas a un control de alcoholemia (al menos uno de cada diez conductores al año, uno de cada tres conductores si es posible, como en Finlandia). Cuestión que sólo puede lograrse mediante la aplicación a gran escala de controles aleatorios y evidentes de alcohol espirado

- (2) La supervisión y el control del cumplimiento de la normativa imprevisible y extensamente en términos espacio temporales, que garanticen una amplia cobertura de la red de carreteras y dificulten (a los conductores) evitar el encuentro y,
- (3) Las operaciones policiales altamente visibles. La vigilancia policial dirigida a sectores específicos puede utilizarse para aumentar al máximo la aprensión de delincuentes reincidentes. Para los conductores arrestados puede implementarse un tratamiento terapéutico como alternativa a las sanciones tradicionales para reducir la reincidencia en la actividad delictiva.

La vigilancia y el control del tráfico deben ir acompañados de una estrategia comunicativa con el fin de informar a los conductores y proveerles de información retroactiva. Esto sirve para aumentar la aceptación pública de las actividades de vigilancia y supervisión y reducir la tolerancia pública de la conducción bajo el efecto de bebidas alcohólicas. El desarrollo y la aplicación consistente de estas iniciativas de control y comunicación han sido llevadas a cabo notablemente en Finlandia, donde el número de delitos por exceso de alcohol se ha reducido de un 33 a un 14 por 1000 durante los últimos diez años en los conductores sometidos a la prueba de alcoholemia.

Una nota a la acción de las campañas de tráfico y seguridad vial se complementan con las campañas de control y/o comunicación de infracciones:

“En general este tipo de campañas son utilizadas en todos los países miembros, utilizándose todos los medios de comunicación disponibles de forma más o menos regular y sistemática. La evaluación de los efectos de tales campañas está organizada sistemáticamente a excepción de Irlanda y España.”

Pero hecha esta salvedad, en definitiva, el riesgo subjetivo de ser detectado conduciendo tras haber consumido alcohol que como hemos visto tiene efectos positivos, depende igualmente de la probabilidad objetiva de control y del uso de la pertinente estrategia comunicativa en apoyo de las medidas policiales.

Lo que sí parece tener efectos muy positivos sobre la apreciación subjetiva de vigilancia en los conductores son los test aleatorios de control en aire espirado. En Finlandia, se llevaron a cabo alrededor de 1,2 millones de pruebas en un año, la proporción de conductores controlados fue la más alta del mundo, siendo este país

junto a Noruega donde se da la proporción más baja de conductores que han consumido alcohol.

3.3.2 El control de la velocidad

En cuanto a los métodos aplicados por la policía para el control de la velocidad son variables, no siendo usada ampliamente la vigilancia automatizada. (Ver tablas 8 y 9). La policía generalmente busca demostrar la infracción de exceso de velocidad mediante la utilización del radar, mecanismos láser, cámaras de velocidad o a través de los agentes de policía.

Otra cuestión a tener en cuenta es el nivel de tolerancia que aplica la policía en el control de la velocidad. Este varía de unos países a otros e incluso entre cuerpos policiales, oscilando entre 5 y 25 km/h sobre la indicada por la señal. Por lo tanto, en muchas ocasiones resulta difícil para los conductores conocer cuáles son los límites entre los comportamientos legales e ilegales.

Tipo de control	Efectos en el espacio	Efectos en el tiempo
Convencional = control policial en el mismo lugar e intervalos	Las velocidades disminuyen en los alrededores de la zona de vigilancia.	Las velocidades incrementan tras el cambio de la zona de vigilancia.
Radar fijo = disponibilidad de vigilancia continua controlando en el mismo lugar.	Las velocidades disminuyen en los alrededores de la zona de vigilancia	Las velocidades no se incrementan de forma sustancial en el tiempo.

Tabla (8) Efectos del control convencional y del control por medio de radares o cámaras fijas en la velocidad

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
Austria	1. Fotografía. 2. Patrullas fijas. 3. Láser. 4. Radar. 5. Patrullas móviles.	-	-	-	-
Bélgica	1. Patrullas móviles. 2. Patrullas fijas. 3. Cuestionarios a víctimas. 4. Radar. 5. Fotografía. 6. Láser.	General	Evitación del control de velocidad por radar	-	-
Alemania	1. Conducir uno tras otro con tacógrafo. 2. Patrullas fijas. 3. Patrullas móviles. 4. Sistemas de policía-piloto. 5. Medidas con foto-sensor. 6. Vídeo. 7. Láser. 8. Radar.	-	-	-	-

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report).

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
Dinamarca	<ol style="list-style-type: none"> 1. Patrullas móviles y fijas. 2. Cámaras automáticas. 3. Radar. 4. Láser. 5. Vídeos embarcados. 6. Medida de distancias (desde un helicóptero). 7. Velocidad media desde un vehículo. 	Exceso de velocidad	Muy pocos casos llegan a los tribunales	-	<p>45332 sanciones en 2002 por exceso de velocidad detectado por la Policía de Tráfico. Además, aproximadamente 250000-300000 sanciones en ese año con base a la Regulación Automática del Tráfico (ATK) (según los resultados del primer trimestre del año 2003). En total 367753 sanciones por velocidad en 2002. En 2002, habían 2426500 vehículos de motor registrados.</p>

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report). (cont.)

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
España	1. Radares móviles, en vehículos circulando por las carreteras. 2. Radares fijos, montados en tripodes o vehículos.	Exceso de velocidad en 2001 (Las estadísticas no presentan figuras separadas para infracciones graves y muy graves).	-	13493403 en 2001/ 491953 en 2001	46650 en 2001
Grecia	1. Patrullas fijas. 2. Radar. 3. Patrullas móviles. 4. Vídeo. 5. Laser. 6. Fotografía.	Exceso de velocidad	Necesidad de un sistema más sofisticado (optimización del momento y lugar del control, etc.)	-/418421 en el año 2002	418421 en 2002
Francia	1. Patrullas fijas. 2. Radar. 3. Radar, algunas veces con cámaras. Sanciones automatizadas. 4. Patrullas móviles.	1) 536919 por exceso de velocidad de +20 km/h-30km/h por encima del límite en 2002. 2) 443724 por exceso de velocidad de +30 km/h-40km/h por encima del límite en 2002. 3) 5443724 por exceso de velocidad+50 km/h-30km/h encima del límite. en 2002 4) 86906 por otras infracciones por velocidad inadecuada ein 2002 5) 130291 por exceso de velocidad de +40 km/h-50km/h por encima del límite en 2002.	Presencia de varios vehículos excediendo la velocidad al mismo tiempo; el problema del clima o la vibración.	1354957 en 2002	

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report). (cont.)

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
Finlandia	1. Patrullas fijas. 2. Cuestionarios a víctimas. 3. Radar. 4. Impresión visual, la policía estima la velocidad en función de la distancia y tiempo. 5. Patrullas móviles. 6. Fotografía, controles automáticos de velocidad. 7. Vídeos.	Exceso de velocidad	-	-/491953 en 2001	71331 en 2002
Italia	1. Patrullas móviles. 2. Radar. 3. Patrullas fijas. 4. Otras, comparación de las impresiones de los tickets de los autopistas.	Exceder los límites de velocidad hasta 10 km/h. Exceder los límites de velocidad hasta 40 km/h. Exceder los límites de velocidad más de 40 km/h.	La presencia de numerosos vehículos excediendo la velocidad límite, perturbaciones por alteraciones eléctricas, vibración, perturbación climática (relacionados con los mecanismos automáticos).	553249 en 2002. Los datos sólo se refieren a las actividades de control de la Policía Nacional de Tráfico, principalmente fuera de cascos urbanos.	-

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report). (cont.)

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
Irlanda	Cámaras de velocidad.	Desplazamientos por encima del límite de velocidad	-	-	-
Luxemburgo	-	-	Conductores extranjeros	-	-
Holanda	1. Impresión visual. 2. Láser. 3. Patrullas fijas.	Exceso de velocidad	Exceso de confianza en el sistema automático de sanciones	964349/6925255 positivos	6925255
Portugal	1. Impresión visual. 2. Patrullas móviles. 3. Radares. 4. Testigos.	1) 99706 excesos del límite de velocidad (infracción grave) en 2002 2) 9978 excesos del límite de velocidad (infracción muy grave) en 2002 3) 36046 excesos del límite de velocidad (infracción grave) (infracción leve) en 2002	Uno de los retos de las autoridades nacionales durante el juicio es demostrar el exceso de velocidad. Los tribunales reconocen que los elementos que son recogidos por el radar impiden la posibilidad de contradecir la credibilidad de estos mecanismos.	-	145730 en 2002

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report). (cont.)

País	Método de detección	Principales tipos de infracciones	Los principales retos durante el mecanismo sancionador	Número de controles/ controles positivos	El número de sanciones
Suecia	1. Cámaras automáticas. 2. Patrullas fijas. 3. Patrullas móviles. 4. Medidor de distancias desde un helicóptero. 5. Radar. 6. Láser. 7. Medición de la velocidad promedio.	1 Por conducir a velocidad baja: 7 en 2002. 2.Excediendo el límite de velocidad 130781 en 2002.	Los conductores mienten sobre su identidad verdadera	-/145078 en 2002	130845 en 2002
Reino Unido	1. Vídeo. 2. Láser (con el policía en el interior del vehículo). 3. Fotografía, cámaras de velocidad.	Circular por encima del límite de velocidad.	-	-	1188000 en 2000

Tabla (9) Información sobre la práctica del Control y Supervisión Policial de la velocidad en algunos países europeos. (Fuente: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report). (cont.)

3.3.3 El uso del cinturón de seguridad

En cuanto al cinturón de seguridad, muchos estudios demuestran un incremento de la utilización del cinturón de seguridad cuando se combina una mayor supervisión y control del uso del cinturón con otras actividades como las campañas de comunicación e información. La mejor forma de lograr un aumento del uso del cinturón actualmente es a través del control y la supervisión directa intensiva, altamente visible y bien publicitada. Los denominados “controles sorpresa” han demostrado ser sumamente efectivos en producir acusadas alzas en el uso del cinturón de seguridad. Si tal “control sorpresa”, generalmente con una duración de cuatro semanas, se repite varias veces al año, pueden mantener altas tasas de uso.

Las campañas “STEP”, llevadas a cabo en Canadá también han demostrado ser efectivas. Varios estudios han estimado que la ratio costo-beneficio de tales programas de control del cinturón de seguridad es del orden de un tres o superior.

Alternativamente, se han puesto en marcha programas de incentivos en los que se controla el uso del cinturón de seguridad y los usuarios se seleccionan para ser recompensados –recompensas que van desde un vale para una hamburguesa gratis un billete de lotería, recompensas considerables como aparatos de vídeo o unas vacaciones–. En general, estos programas de incentivos parecen ser muy efectivos. Finalmente, las soluciones tecnológicas podrán alcanzar al menos el 10-20 por ciento de ocupantes sin cinturón que no pueden ser descubiertos de otra manera. Los sistemas inteligentes de alarma cuando los cinturones no son usados proveen un método aceptable y suficientemente efectivo, si la alarma es lo suficientemente agresiva, según estudios suecos.

3.4 Retos y dificultades en la actividad policial

En cualquier caso, la actividad desarrollada por la policía se enfrenta a una serie de retos y dificultades:

3.4.1 Problemas de medición

Como cualquier actividad, la vigilancia y supervisión gana en efectividad si está orientada al problema, dirigida a un objetivo específico y con criterios adecuados, todo ello, orientado a procesos.

Actualmente, las labores de vigilancia y supervisión no están evaluadas de este modo.

Normalmente, el control policial es una actividad rutinaria, no se realiza un análisis de los datos, no se adoptan objetivos cuantitativos, no existen métodos objetivos de selección y seguimiento. En muchos países no se ha desarrollado un sistema de indicadores de control y supervisión.

En todos los países de la Unión Europea, la actividad de vigilancia y control del tráfico no siempre es considerada una parte integrante de la policía de tráfico.

3.4.2 Cuestiones de coordinación

Finlandia, Holanda y Suecia han acumulado experiencias positivas en la cooperación entre autoridades, expertos y policías, en la selección de objetivos, desarrollo de estrategias y evaluación de sus efectos. Por ejemplo, en la planificación cuatrienal de Holanda, la actividad policial se ha desarrollado en base al análisis de los problemas de seguridad vial detectados en las diferentes regiones, estableciendo actividades extraordinarias de vigilancia en las principales áreas, tareas específicas e indicadores de evaluación. Los planes son un producto de la mutua colaboración entre expertos de la Oficina del Fiscal, la policía y el gobierno central.

3.4.3 Cuestiones relacionadas con los medios

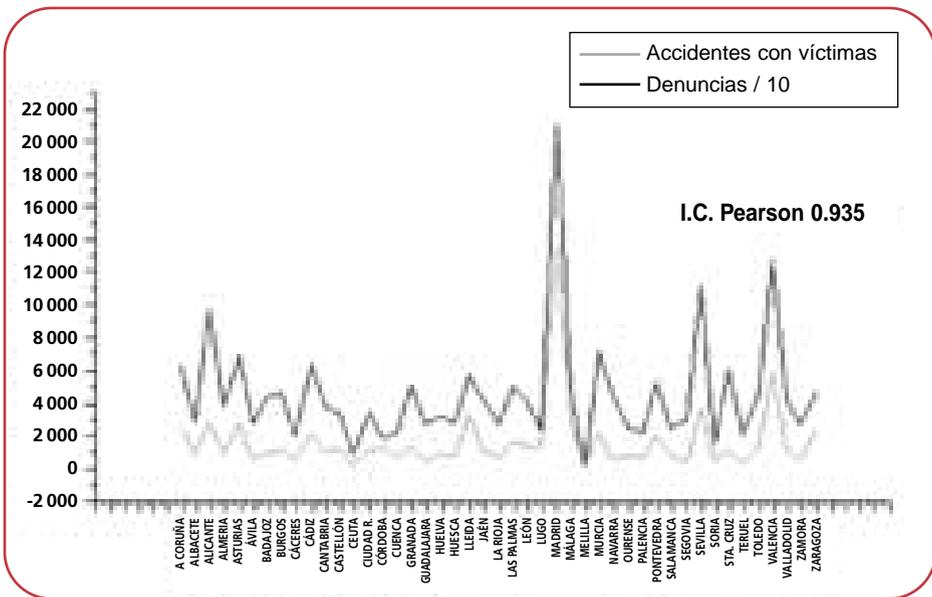
Los recursos de la policía son siempre limitados. La posibilidad de influir en el comportamiento del tráfico disminuye cada vez más, debido al permanente aumento de vehículos, conductores y vehículos/km recorridos, frente a pequeños cambios en el número de policías. Además de esto, los cuerpos policiales se ven presionados por otro tipo de problemas frente a los que también se les exige una respuesta.

Por otra parte, algunos estudios han demostrado que el control y la supervisión de la legislación de tráfico es aceptada por gran parte del público europeo. Un 70% de los conductores europeos están muy a favor de más control y supervisión policial (SARTRE 2, 1998). Junto a la aceptación del control y la supervisión policial, existe una sólida defensa pública a un mayor control y supervisión del cumplimiento de las regulaciones de tráfico. El nivel general de apoyo oscila entre el 60% y el 80% en los países europeos. El 22% de los encuestados en el estudio SARTRE defiende el nivel actual de las sanciones, mientras que un 56% estaría a favor de penas más severas por las infracciones de tráfico en sus países.

Esta defensa de las sanciones por países varía entre un 44 y un 74 %, no quedando clara la relación con los niveles de severidad existentes.

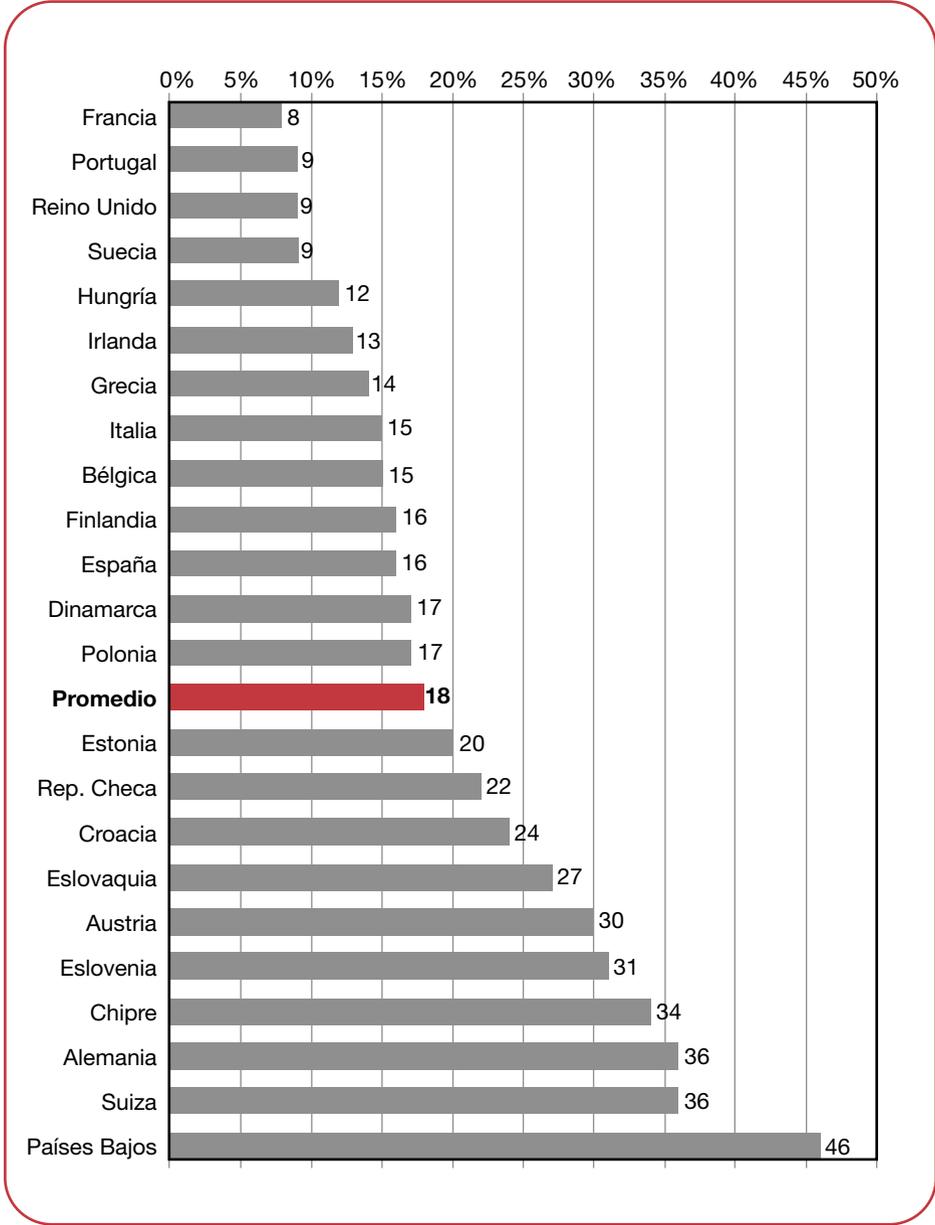
Efectivamente, un número reducido de conductas que suponen un quebrantamiento de la ley son causantes de un gran número de accidentes. Así, podemos identificar como causas mayoritarias de la accidentalidad: el alcohol y la velocidad excesiva. De ahí, las grandes campañas consistentes en controles de velocidad y controles preventivos de alcoholemia.

En el Cuadro (4) se establece una correlación por provincias españolas entre la actividad de corrección de conductas ilícitas y los accidentes producidos (están excluidas del gráfico las provincias catalanas y vascas). De este gráfico se deduce que el despliegue territorial es correcto y que la presión de vigilancia control y denuncia es proporcional al número de accidentes.



Cuadro (4) Correlación accidentes y denuncias. Fuente: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Dirección General de Tráfico

Sin embargo, y, por ejemplo, a pesar de controles exhaustivos de velocidad que observamos en nuestras carreteras, basta salir a cualquiera de nuestras vías públicas para darnos cuenta de cómo un número muy elevado de conductores no respeta los límites de velocidad fijados por la norma.



Cuadro (5) Proporción de conductores sancionados en cada país europeo por exceso de velocidad (2001-2004)

3.5 Las alternativas al control y la supervisión policial

Realmente los recursos para el control y la supervisión policial son escasos y no paralelos al crecimiento de los volúmenes del tráfico. La policía de tráfico no tiene la suficiente consideración dentro de las fuerzas policiales. Por lo tanto, existen sólidas restricciones para alcanzar el control y supervisión de forma eficiente que derive en una legislación paralela al rápido desarrollo de la tecnología, por una parte, y a los diversos recursos y actitudes de los implicados en el área, por otra.

En las últimas décadas, la movilidad de vehículos ha experimentado un crecimiento enorme que ha llevado a un incremento proporcional del número de automóviles que circulan en las vías y en consecuencia de las infracciones de tráfico asociadas, y un sistema de tráfico más complejo en general. Como consecuencia el papel de los cuerpos policiales es cada vez más complejo y extenso. Sin embargo, la capacidad de la policía no se ha incrementado de forma proporcional.

El control y la supervisión intensiva suponen una enorme dedicación de recursos tanto de las fuerzas policiales como de las autoridades locales. Por ello, en el futuro deberán ser utilizados de forma más extensa otros instrumentos y herramientas.

En primer lugar, pueden diseñarse automóviles y vías de forma que las oportunidades de cometer errores e infracciones y delitos de tráfico se vean limitadas.

En definitiva, hoy en día esperamos y exigimos demasiado a la policía. Por otra parte, el sistema de seguridad en el tráfico está diseñado de forma que nos brinda claras posibilidades para cometer errores en la conducción y quebrantar las leyes de tráfico. Por último, el diseño de las vías y del entorno del tráfico debería apoyar la labor policial minimizando los errores que llevan a la necesidad de un control y la supervisión policial.

3.5.1 El control y la supervisión inteligente

Hoy en día existen numerosos métodos de control y supervisión no policial. Es decir, disponemos ya de diversas tecnologías de apoyo, que nos permiten gestionar la seguridad desde una perspectiva de la vigilancia, aunque la posición de los ciudadanos frente a estos sistemas es moderadamente favorable. En este sentido, a las cuestiones planteadas por el "Proyecto Europeo sobre Actitudes y Conductas

frente al Riesgo Vial" SARTRE 3, respecto a la utilidad de mecanismos que, colocados en los vehículos, impidan superar un límite establecido, el 58% de la muestra española lo considera totalmente o bastante útil, pero no son éstos los únicos elementos de control, existen igualmente:

- Tacógrafos electrónicos
- Utilización de datos en el vehículo (vehículo de control, ... ordenadores, GPS),
- Permisos de conducción electrónicos
- Adaptación inteligente a la Velocidad (ISA)
- Bloqueadores de alcohol
- Métodos automáticos de control y supervisión lateral de la vía

Y esperamos disponer en un futuro próximo de otras tecnologías como:

- *Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)* para el control lateral y longitudinal del vehículo
- Sistemas de alerta de detección de obstáculos
- Sistemas de alerta para el abandono de un carril
- Sistemas de control de conductor
- *Mejora del control del vehículo por medio de tecnologías neumáticas inteligentes*

En definitiva, hoy en día existen numerosas tecnologías del vehículo que pueden ser utilizadas para el control y la supervisión del cumplimiento de la norma. Las razones para no adoptarlas están por encima de todas las políticas. En el futuro, es posible que el control de tráfico tal como se ejerce en la actualidad, no sea necesario.

Sin embargo, los sistemas legales todavía están lejos del rápido desarrollo tecnológico para poder permitir la implementación de nuevos métodos de control y supervisión policial. Por ejemplo, la detección automática de velocidad y otras infracciones continúan creando un cuello de botella en varios países, ya que la cuestión de su propia responsabilidad no ha sido resuelta de modo satisfactorio.

Otro ejemplo es el uso de sistemas bloqueadores de alcohol que requiere un cambio legislativo incluso para realizar la instalación y la posible experimentación.

No obstante, la automatización suele estar ligada a la tecnología, pero también puede conseguirse simplificando los procedimientos. Es obvia la necesidad de alcanzar la

eficiencia en la gestión del cumplimiento de la norma, y ello lo podemos hacer simplificando los procedimientos manuales haciéndolos más cortos, lo que permitirá tomar decisiones rápidas. Por ejemplo, aplicando un simple esquema de multas fijas y eliminando órganos de apelación para algunas infracciones comunes, se incrementaría enormemente la eficacia del proceso.

En cuanto a las aportaciones de las nuevas tecnologías, sería de gran interés la incorporación de "cajas negras", ya que no sólo mejoraríamos el control, sino que permitiría un claro avance en la investigación de accidentes. En este sentido, en la encuesta del SARTRE-3, se observa una opinión muy favorable de los encuestados a la utilización de este tipo de dispositivos, respondiendo el 75% encontrarse de acuerdo con la instalación de las llamadas "cajas negras" para la investigación de los accidentes.

3.5.2 Agentes de tráfico vs. cuerpos no policiales

En la mayoría de países europeos es comúnmente aceptado que los recursos policiales son insuficientes. Además, en general, las actividades relacionadas con el tráfico no tienen la misma prioridad y estatus en las fuerzas policiales que las tareas policiales generales. En este sentido proyectos como el ESCAPE, ponen de manifiesto que hay también factores intrínsecos directamente relacionados con el funcionamiento de la policía, además, la seguridad vial nunca ha sido una competencia exclusiva de la policía.

Por lo tanto, se están implementando y experimentando otras medidas que contribuyan a la conducta segura en las vías y que disminuyan la carga que supone la supervisión y el control de tráfico para la policía. Con esta situación, en numerosos países europeos ha surgido la tendencia de explorar la posibilidad de determinadas transferencias en las tareas de supervisión y control policial a organizaciones no policiales. En nuestro país ya se han dado pasos en esta dirección con la modificación de la Ley Orgánica 2/1986 que hace posible la creación de cuerpos específicos para el control, señalización y dirección del tráfico en el casco urbano.

La supervisión del cumplimiento de las leyes de tráfico llevadas a cabo por instituciones ajenas a los cuerpos policiales denominada "control y supervisión no policial" ("non-police based enforcement"), no está aceptada actualmente. Por ejemplo, en la encuesta SARTRE-3, las cuestiones planteadas relativas al control de la velocidad por empresas privadas demuestran un unánime desacuerdo por parte de la población encuestada.

Sin embargo, las actividades de control y supervisión pueden, por ejemplo ser totalmente controladas gubernamentalmente, ser desempeñadas por una organización comercial totalmente privatizada o ser una organización mixta pública-privada.

Ejemplo de estas tareas de supervisión y control no policial son las áreas de control de la velocidad de las autoridades locales (Alemania), las medidas de mejora de la conducción llevadas a cabo por autoridades gubernamentales especializadas, las inspecciones de vehículos periódicas por parte de compañías privadas (Finlandia) la supervisión administrativa del aparcamiento por parte de las autoridades locales (Holanda y algunos otros países).

En conclusión, es necesario evaluar si el trabajo de la policía de tráfico de tipo rutinario, especialmente el uso de tecnologías automatizadas, puede ser llevada a cabo por los cuerpos y organizaciones no policiales, o pueden compartir el trabajo.

4. LA SANCIÓN ADMINISTRATIVA EN EL TRÁFICO

4.1 El proceso sancionador en España

Muchas veces, cuando un agente de tráfico nos hace parar, por ejemplo, por conducir con exceso de velocidad, decimos que “nos han puesto una multa”. Sin embargo, esta es una expresión tan frecuente como errónea, porque la ‘multa’ no la pone el agente sin más y de forma automática, sino una autoridad superior y tras una serie de trámites en los que debe darse audiencia al conductor para que pueda alegar lo que quiera en su defensa.

Todos esos trámites constituyen el procedimiento administrativo sancionador, que comienza con la denuncia de la posible infracción realizada por los agentes de tráfico o por quien corresponda.

Por tanto, lo que el agente realmente está haciendo es formular una mera denuncia, que puede o no dar lugar a sanción, en función de lo que acuerde la autoridad superior a la vista de los hechos denunciados, de las pruebas que existan, y de las alegaciones del propio conductor.

Cualquier persona podrá denunciar los hechos que constituyan una infracción del Código de la Circulación, sin embargo, estarán obligados a formular denuncia los miembros del Cuerpo de la Guardia Civil y los Agentes encargados del servicio de Vigilancia de Tráfico, según las competencias en cada Comunidad Autónoma. En las Comunidades Autónomas del País Vasco y de Cataluña las competencias en materia de tráfico fueron transferidas en su momento.

Real Decreto 3256/82 de 15 de octubre que aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta por el que se traspasa, entre otras, a la Comunidad Autónoma del País Vasco la facultad de sancionar establecida en el Código de la Circulación en los términos que determina el propio acuerdo.

Ley Orgánica 6/97 de 15 de diciembre, de transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; Real Decreto 391/98 de 13 de marzo, que aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta por el que se traspasa, entre otras, la facultad de denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en vías interurbanas a la Generalidad de Cataluña, en los términos que determina el propio acuerdo.

Así, si la autoridad detiene nuestro vehículo por la comisión de una infracción, nos hará entrega de un boletín de denuncia en el que deberá constar tanto la identificación del agente y su firma, como la nuestra.

El hecho de que firmemos el boletín no supone nuestra conformidad con los hechos que se reflejen en el mismo, ni limita las posibilidades de recurso contra la infracción. La firma sólo acredita por tanto, la recepción del documento.

Por el contrario, si la autoridad no detiene nuestro vehículo tras la comisión de la infracción, en el boletín de denuncia deberá hacer constar las razones que impidieron su detención. Si no figura esta explicación, la denuncia no es válida.

Como se observa en la Tabla (10), y el Cuadro (6), el número de denuncias impuestas por las autoridades competentes, ha disminuido hasta mantenerse constante. Cuestión que en la segunda parte de este documento comentaremos.

AÑOS	Denuncias (1) formuladas	Denuncias (2) por mil vehículos
1994	3.076.415	177,14
1995	2.818.415	156,87
1996	2.585.696	138,77
1997	2.366.621	122,32
1998	2.272.862	111,83
1999	2.261.140	105,72
2000	2.224.775	103,22
2001	2.105.024	110,51
2002	2.131.262	107,97
2003	2.159.449	108,75

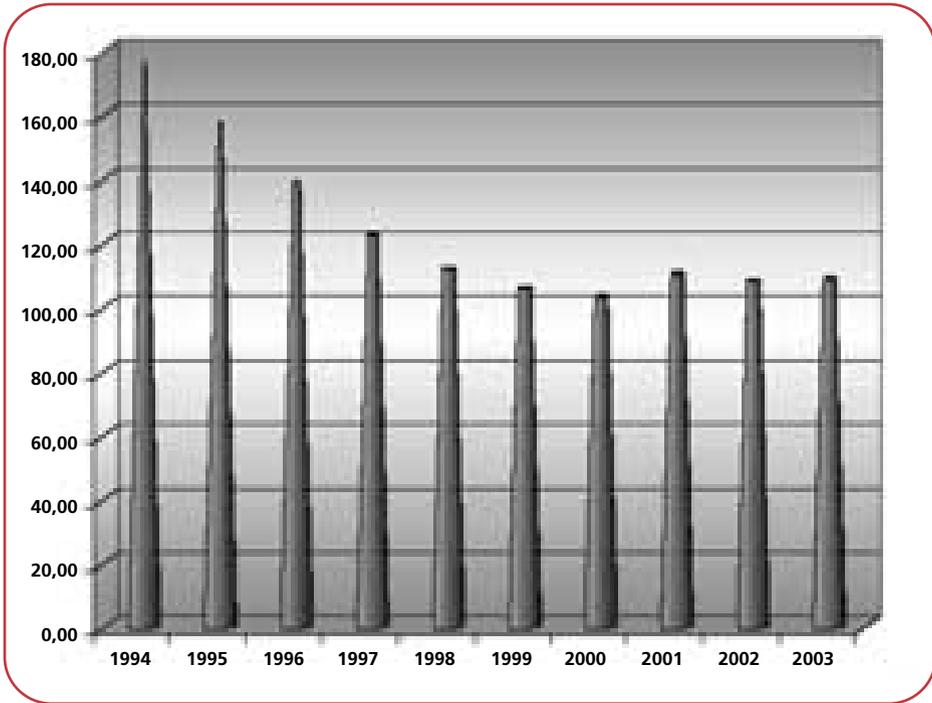
Tabla (10). Número de denuncias impuestas.

(1) No se incluyen las denuncias formuladas en la Comunidad Autónoma del País Vasco. A partir del año 2000 no se incluyen las denuncias formuladas en Girona y Lleida, y desde 2001 no se incluyen las denuncias formuladas en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

(2) Tasa calculada detrayendo del parque de vehículos las cifras correspondientes a las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña en los años que corresponde de acuerdo con (1).

El ejercicio del *ius puniendi* corresponde, según nuestro ordenamiento jurídico, a los Tribunales de Justicia y a la propia Administración. La potestad sancionadora de la Administración, aunque cuestionada, está hoy completamente generalizada: allí donde hay sectores en que la Administración va a tener un mínimo protagonismo, allí aparecen, como secuela inevitable, como instrumento al parecer imprescindible, las sanciones administrativas... y se considera normal que hoy la Administración Pública,

entre las potestades y prerrogativas que deben encauzar su actuación, ostente la potestad sancionadora.



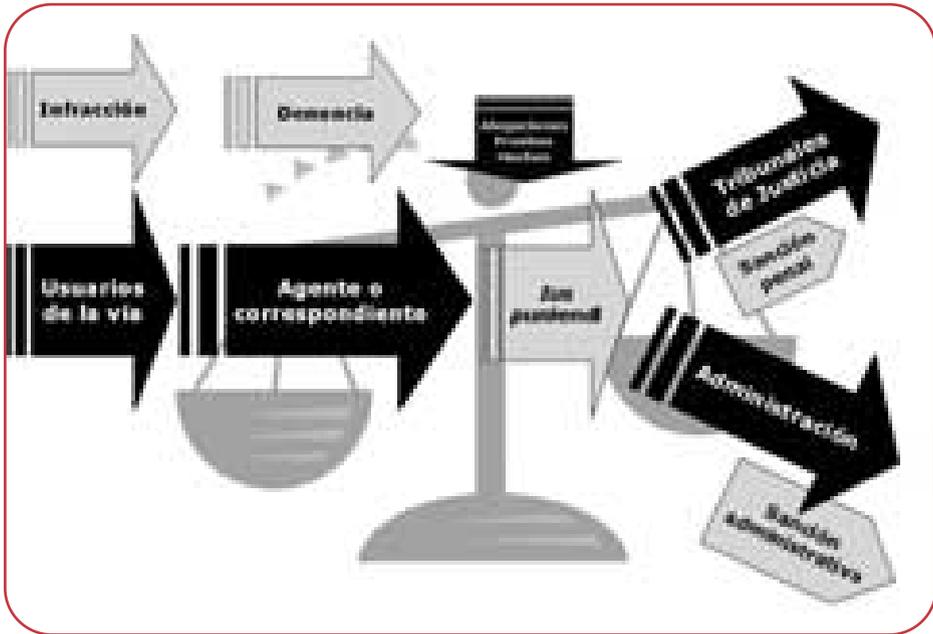
Cuadro (6) Evolución de la tasa de denuncias por mil vehículos de parque

El Tribunal Constitucional ha justificado la potestad sancionadora de la Administración en los siguientes términos:

En un sistema en que rigiera de manera estricta y sin fisuras la división de los poderes del Estado, la potestad sancionadora debería constituir un monopolio judicial y no podría estar en manos de la Administración, pero un sistema semejante no ha funcionado históricamente y es lícito dudar que fuera incluso viable, por razones que no es ahora el momento de exponer con detalle, entre las que se pueden citar la conveniencia de dotar de una mayor eficacia al aparato represivo en relación con este tipo de ilícitos y la conveniencia de una mayor mediación de la autoridad sancionadora respecto de los hechos sancionados.

Veremos como el Derecho Penal se ocupa de las conductas más graves y que mayores estragos pueden producir en la vida, la integridad física y el patrimonio de las personas. Ahora bien, el predominio del Derecho Administrativo sancionador en materia de tráfico y seguridad vial es indudable, de modo que la mayor parte de las

conductas ilícitas o transgresoras de la legalidad reciben como consecuencia jurídica la sanción administrativa.



Cuadro (8) Proceso sancionador

4.2 Las sanciones administrativas de tráfico en España

4.2.1 Sanciones económicas

Las infracciones pueden ser sancionadas de la siguiente forma:

- Las **leves**: Con multa de 91 €.
- Las **graves**: Con multa de 92 hasta 301 €.
- Las **muy graves**: Con multa de 302 hasta 602 €.
 - Cinturón de seguridad: 91 €.
 - Casco: 91 €.

– Velocidad: 92 euros - 602 euros y suspensión del permiso hasta tres meses

Limitaciones de velocidad

Zona urbana : 50 km/h;

Fuera de zona urbana:

- Carretera con separación física entre carriles: 120 km/h
- Carretera con carriles separados por marcas viales 90 km/h
- Carretera con 1 sólo carril: 90 Km/h

– Alcoholemia: 302 euros - 602 euros y suspensión del permiso de tres a 6 meses

Alcoholemia:

Tasa máxima autorizada: 0,5 g/l. (0,3 para los conductores noveles de menos de 2 años de permiso).

– Teléfono móvil: 91 euros

Teléfono móvil:

Desde el 20 de enero de 2002, prohibido la utilización de teléfonos que precisen la utilización de las manos.

4.2.2 Suspensión del permiso

- Las infracciones **graves** pueden ser sancionadas además con la suspensión del permiso de conducir por un período de 1 día hasta 1 mes. Este plazo puede cumplirse de forma fraccionada.
- Las infracciones **muy graves** serán también sancionadas con la suspensión del permiso de conducir durante un período de hasta 3 meses. Este plazo puede cumplirse de forma fraccionada.

4.2.3 Modificaciones y alternativas de las sanciones y casos especiales

a) Descuentos sobre el importe

En aquellos casos en los que no se haya impuesto la suspensión o revocación del permiso, los conductores sancionados pueden obtener hasta un 30% de descuento sobre el importe de la multa que figura en el boletín de denuncia o, en su defecto, en la notificación posterior, siempre que se haga efectivo antes de que se dicte la resolución sancionadora.

b) Medidas reeducadoras

Por otro lado, si lo solicita el interesado, también se podrá sustituir hasta el 30% del importe de la sanción y del tiempo de suspensión, por las llamadas medidas reeducadoras y que consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial o módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico.

c) Reincidencia y reciclaje

Debe destacarse también que si un conductor es sancionado por la comisión de tres infracciones muy graves en el plazo de dos años, puede ver revocado definitivamente su permiso de conducir.

Para evitar esta situación se da la posibilidad al conductor de realizar un curso de reciclaje y sensibilización en un centro autorizado. En tales casos, se dejaría sin efecto la revocación sustituyéndola por una sanción consistente en la suspensión del permiso de conducir por un período de hasta tres meses. La infracción de esta suspensión conllevaría una nueva suspensión, esta vez por el plazo de un año que, si se infringiera nuevamente, conduciría a la revocación definitiva del permiso.

d) Algunos casos especiales

Por su parte, las infracciones de circulación cometidas por vehículos de transporte escolar y de mercancías peligrosas por carretera, se sancionan de conformidad a lo previsto de forma específica por la legislación de transportes.

En otro orden de cosas, la circulación sin licencia administrativa, sin matrícula o sin las autorizaciones que en cada caso sean exigibles, las infracciones en materia de Inspección Técnica de Vehículos y las reguladoras de la actividad en los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, podrán ser sancionadas con multa de 94 a 1.503 €.

En estos casos también pueden imponerse sanciones consistentes en la suspensión del permiso de conducir por un tiempo de hasta un año o incluso su cancelación.

Si durante el tiempo de suspensión del permiso, se sorprende al conductor circulando, podrá ser sancionado con una nueva privación del permiso por otros 6 meses y si la infracción se comete de nuevo, la licencia será revocada definitivamente.

e) La inmovilización e intervención del vehículo

Los agentes de tráfico pueden ordenar la inmovilización de un vehículo cuando:

- Su circulación pueda crear un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, lo que se considera que sucede, por ejemplo, al conducir una motocicleta sin el casco.
- Si el conductor se niega a que se le practiquen las pruebas de alcoholemia.

En el caso de que el conductor de positivo en la prueba de la alcoholemia, los agentes pueden proceder a inmovilizar el vehículo y a retirarlo a los depósitos habilitados al efecto si supone un obstáculo para la circulación.

En caso de que el conductor fuera acompañado, podrá conducir el vehículo su acompañante (si también tiene permiso de circulación) al que también se le practicará la prueba de la alcoholemia. Sólo se le permitirá conducir si el resultado es negativo.

La inmovilización tiene por objeto impedir que el conductor ebrio pueda provocar un accidente o una situación de riesgo en el tráfico, por lo que se deja sin efecto si éste designa a otra persona sobria y con permiso de conducir para que se haga cargo de la conducción o cuando se acredite que han desaparecido los efectos del alcohol.

- Si el vehículo circula sin el correspondiente seguro obligatorio.

f) Retirada y depósito del vehículo

Por otro lado, las autoridades pueden ordenar la retirada de un vehículo y su depósito en el lugar que se destine al efecto, en los siguientes casos:

- Cuando constituya un peligro o cause graves alteraciones en la circulación de peatones, vehículos o de los servicios públicos; también si puede presumirse que ha sido abandonado.
- En caso de accidente que impida que el vehículo pueda continuar la marcha.
- Si es inmovilizado porque presenta deficiencias.
- Si una vez inmovilizado el vehículo, su propietario no tiene residencia habitual en España y el infractor se niega a pagar o a depositar el importe de la multa.
- Si el vehículo está aparcado en un lugar habilitado por la autoridad municipal como de estacionamiento de horario limitado, sin colocar el distintivo que lo autoriza (la tarjeta de la ORA) o cuando permanece aparcado más del doble del tiempo abonado según se establezca en la ordenanza municipal.

- Si un vehículo permanece aparcado en los carriles o vías reservadas exclusivamente para la circulación o servicio de determinados usuarios (carril bus o taxi).
- Cuando deba ser inmovilizado y no haya un lugar adecuado para inmovilizarlo sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

El titular del vehículo debe pagar los gastos que conlleve la retirada del coche del depósito en el que se encuentre, salvo que se haya trasladado al depósito tras un robo o haya sido utilizado en contra de la voluntad del titular. Estos gastos varían dependiendo de cada ciudad. Conviene saber, por último, que los gastos que se deriven de la inmovilización del vehículo, su traslado o su depósito, corren por cuenta del conductor del vehículo.

El titular podrá después reclamar estos gastos al responsable del accidente o infracción que ha dado lugar a la retirada del vehículo.

Hemos expuesto previamente que la reforma de la Ley de Seguridad Vial (Ley 17/2005) introduce una serie de modificaciones, que conciernen sobre todo a la calificación de las infracciones, como hemos visto, pero también a las sanciones que a ellas corresponden. Así, de igual forma cabe mencionar dichas modificaciones.

La reforma varía algunas de las cuantías de los distintos tipos de infracciones, eliminando las fracciones sin que ello suponga un aumento, si no al contrario, un descenso poco significativo de éstas, salvo las nuevas que ahora se califican como muy graves, cuya cuantía en su grado mínimo se hace congruente con su nueva calificación, como se fija en el artículo 67:

- Las leves serán sancionadas con multa de hasta 90 euros.
- Las graves con multa de 91 a 300 euros.
- Las muy graves con multas de 301 a 500 euros.

Podrá además imponerse la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción por el tiempo mínimo de un mes y máximo de tres meses en el caso de infracciones graves. Para las infracciones calificadas como muy graves la sanción de suspensión de permiso se aplicará en todo caso.

Al titular de un vehículo que requerido para que identifique verazmente al conductor presunto responsable de la infracción no cumpla esta obligación le corresponderá una sanción de cuantía doble de la que correspondería al responsable directo de la infracción. En todo caso, al menos, se impondrá la cantidad mínima de 301 euros.

En el caso de la conducción sin ser titular del correspondiente carné de conducir la sanción llevará aparejada la imposibilidad de obtenerlo durante dos años.

El quebrantamiento en la suspensión temporal del permiso para conducir se sancionara con un año de suspensión la primera vez y dos años si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

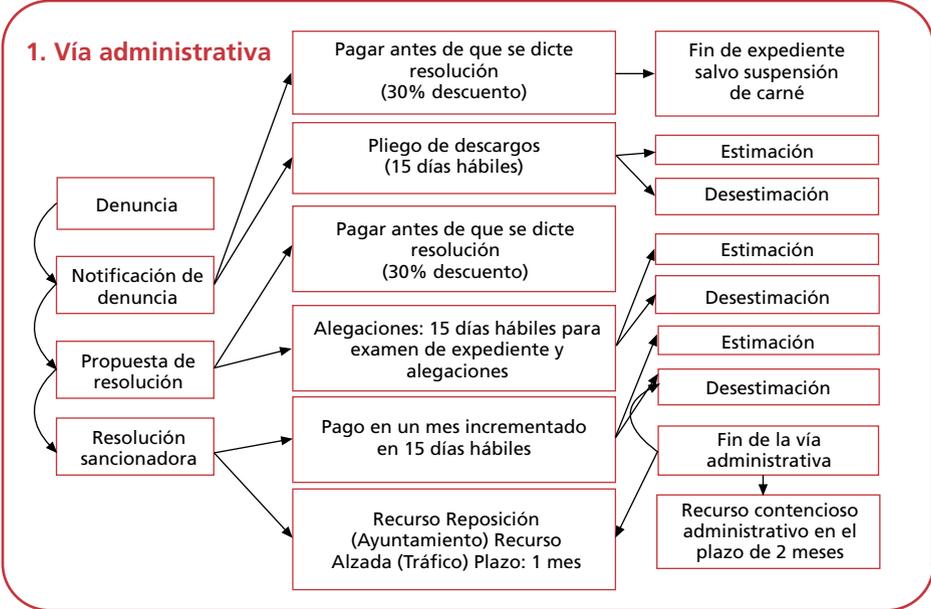
La graduación de las sanciones se realizará atendiendo los antecedentes del infractor y su condición de reincidente y al peligro potencial creado para la seguridad vial.

Además de estas sanciones, cuando entre en vigor la parte de la Ley que se refiere al sistema de permiso por puntos, se descontarán del crédito de puntos de que cada conductor dispone, los que a cada infracción correspondan (lo que nos hace pensar en la inmadurez del proceso).

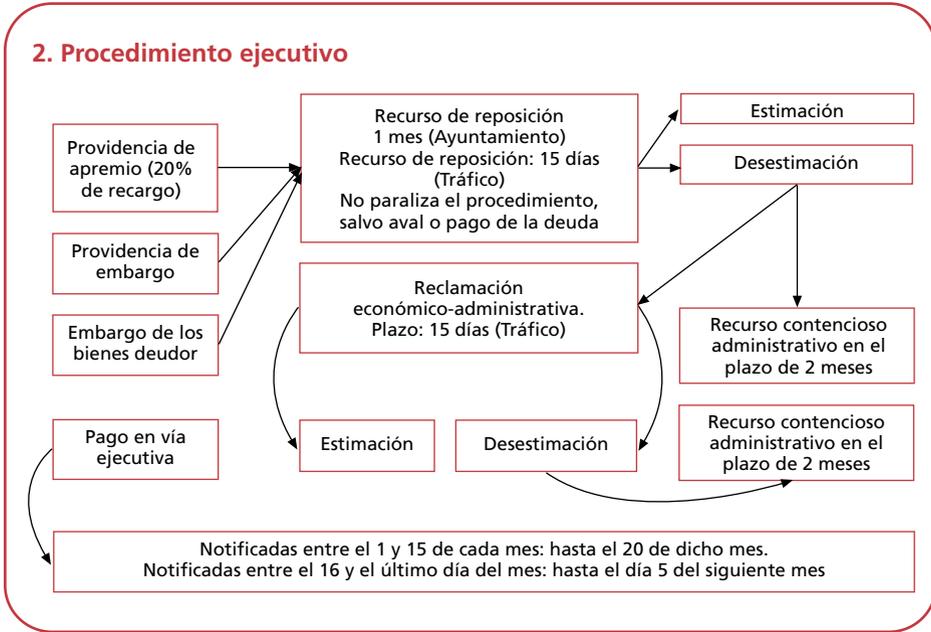
4.2.4 La ejecución de las sanciones

Las sanciones no son ejecutables hasta que no son firmes, esto es, una vez resueltos los recursos interpuestos contra las mismas o cuando ya ha transcurrido el plazo para interponerlos.

Si la sanción consiste no sólo en el pago de una multa sino en la suspensión o revocación del permiso de conducir, el órgano sancionador nos requerirá para que lo entreguemos. Nos devolverán el permiso cuando transcurra el tiempo que dure la sanción.



2. Procedimiento ejecutivo



La competencia para sancionar una infracción de tráfico corresponde al Delegado de Gobierno de la provincia en la que se haya cometido la misma.

Si la infracción tiene lugar en más de una provincia, la competencia sancionadora será del Delegado del Gobierno de la Comunidad Autónoma o del Subdelegado de Gobierno de la provincia en la que antes se hayan denunciado los hechos.

Estas competencias pueden ser delegadas por los Subdelegados de Gobierno en las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Los alcaldes también pueden sancionar por infracciones o vulneración de normas de circulación cometidas en vías urbanas.

Por su parte, el Director General de Tráfico tiene la competencia para sancionar las infracciones relacionadas con la publicidad (anuncios que incitan a la velocidad, al consumo de alcohol durante la circulación, conducción temeraria, etc.).

4.3 El régimen de sanciones en los países europeos

Los países de la Unión Europea tienen un rango similar de sanciones y un proceso de adjudicación similar. Las sanciones incluyen multas económicas, la suspensión del carnet de conducir y prodecimientos judiciales que pueden conllevar multas, restricciones en la conducción, retirada del permiso y penas de prisión.

En cada país europeo existen leyes diferentes en materia de infracciones y sanciones de tráfico. En próximos apartados mostramos algunas de las particularidades de algunos países europeos. En general, hay una falta de armonización legal en materia y sanciones de tráfico y una inexistencia de convenios que permitan la persecución legal transfronteriza de las infracciones de circulación.

En 1998 se firmó un Convenio Europeo convirtiéndose en el único intento de armonización en esta materia. El objetivo era posibilitar que la decisión de suspender el permiso de conducir adoptada por un Estado Miembro distinto del de residencia del conductor pudiera ser ejecutada en el resto de los Estados de la Unión Europea. Sin embargo, "después de cuatro años aún no puede aplicarse porque no se ha ratificado por todos los países".

En cada país existe la posibilidad de apelación para los conductores citados y procesados, pero los sistemas funcionan bajo la asunción práctica de que la gran mayoría de conductores multados aceptan los costos de la sanción y se abstienen de apelar.

El sistema legal de cada país ha encontrado sus formas particulares de hacer más eficiente el procesamiento de las infracciones de tráfico y reducir de forma sustancial la sobrecarga de los tribunales.

En algunos países, la decisión ha sido la de despenalizar los delitos tipificados del tráfico y considerarlo como delitos civiles menores sujetos a una multa. Pero, incluso en los países que mantienen el estatus penal o "delictivo" de las infracciones de tráfico se han adoptado medidas como las multas fijas o establecer por defecto que el conductor, tiene que admitir la culpabilidad a menos que solicite el procesamiento judicial.

4.3.1 Las sanciones por consumo de alcohol en la conducción

País	Sanciones por negarse a someterse a la prueba de alcoholemia	Posibilidad de adoptar medidas de seguridad provisionales
Alemania	No hay sanción en el caso de negarse a someterse a la prueba de aire espirado. Sin embargo, es posible la prueba de sangre obligada en el caso de negarse a someterse a la prueba de aire. Se castiga la negación a someterse a la prueba de sangre.	Suspensión del permiso de conducción, inmovilización del vehículo y arresto.
Austria	Multa y revocación del permiso de conducción.	Inmovilización del vehículo y retención del permiso de conducción (que puede ser temporal).
Bélgica	Multa y retirada del permiso de conducción (de 8 días a 5 años).	Retirada temporal del permiso de conducción (de 3 a 6 horas).
Dinamarca	Prueba de sangre u orina obligada.	Si la prueba da positiva, retención del permiso de conducción. Es posible el permiso temporal.
España	Multa y suspensión de hasta 3 meses. De 6 a 12 meses de prisión. También es posible la inmovilización del vehículo. *En España, al conductor se le permite solicitar el certificado anual de inspección de los dispositivos para realizar el control. Si el agente no presenta el certificado o si el certificado no es válido, el delito puede no proseguir y cancelarse la sanción.	Inmovilización del vehículo a menos que se encuentre disponible otro conductor.
Finlandia	Examen físico obligado. En el caso de negarse, multa y prisión hasta 4 años.	Suspensión temporal de los privilegios de la conducción.
Francia	Multa y/o 2 años de prisión. Revocación del permiso de conducción hasta 3 años.	Retirada provisional del permiso de conducción, posiblemente seguido por la suspensión del mismo. Posible inmovilización del vehículo.

Tabla (11) Sanciones por negarse a someterse a la prueba de alcoholemia y posibilidad de adoptar medidas de seguridad provisionales en los principales países de la Unión Europea (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Sanciones por negarse a someterse a la prueba de alcoholemia	Posibilidad de adoptar medidas de seguridad provisionales
Grecia	Presunción de que el nivel de sangre del conductor está por encima de 1gr/1l en sangre y sanciones aplicables en este caso.	Inmovilización inmediata del vehículo. Posible suspensión del permiso de conducción. Si el delito es grave, también puede suspenderse el permiso de circulación del vehículo.
Holanda	La negación se castiga con 3 meses de prisión o una multa. Prueba de sangre obligada en el caso de que el conductor se niegue a la prueba de aire espirado.	Retención del permiso de conducción o prohibición de conducir durante 24 horas como máximo. Se incluye la confiscación del vehículo.
Irlanda	Multa y/o prisión de 6 meses. Revocación del permiso de conducción.	Inmovilización del vehículo.
Italia	La misma sanción que en el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol (en caso de supuesto delito).	Suspensión o revocación del permiso de conducción e inmovilización del vehículo a menos que haya otro conductor.
Luxemburgo	Las mismas sanciones que incurren para la conducción bajo los efectos del alcohol. Se aplica la sanción más elevada posible. Posible retirada del permiso de conducción desde 3 meses a 15 años, 4 puntos de penalización.	Posible inmovilización del vehículo. Prohibición provisional de conducir.
Portugal	Multa o hasta 1 año de prisión.	Prohibición de conducir durante 12 horas, inmovilización del vehículo. La falta de acatamiento de estas medidas se castiga con prisión o multa. También es posible la suspensión del permiso de conducción.
Reino Unido	Sí	No
Suecia	Prueba de sangre obligada (se permite un período de arresto de hasta 6 horas para llevar a cabo la prueba).	Si la prueba da positiva, puede retenerse el permiso de conducción.

Tabla (11) Sanciones por negarse a someterse a la prueba de alcoholemia y posibilidad de adoptar medidas de seguridad provisionales en los principales países de la Unión Europea (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
Alemania	Penal y administrativa	Incremento de las multas y supresión de las sanciones administrativas por conducir bajo la influencia del alcohol con un nivel superior a 0.8 gr/l (2001).	En caso de conducción bajo la influencia del alcohol durante el periodo de prueba (para la obtención del permiso de conducción), dicho periodo se amplía a 4 años, o el infractor debe asistir a programas adicionales de concienciación sobre el alcohol.	Generalmente, no hay medidas alternativas a las sanciones pero el juez puede ofrecer tales posibilidades en ciertos casos para sustituir los castigos.
Austria	Penal y administrativa	Introducción de permisos de conducción condicionales (1992). Clases obligatorias de concienciación sobre el alcohol.	Especial en el caso del permiso de conducción de los que están aprendiendo: clases adicionales de concienciación sobre el alcohol.	Junto con las medidas de castigo pueden imponerse clases de concienciación sobre el alcohol. No se pretende la obligatoriedad de clases de concienciación sobre el alcohol, excepto para aquellos conductores que están utilizando permisos de conducción condicionales.
Bélgica	Penal y administrativa	Sanciones que llegan a ser más estrictas en la práctica (incluso existe normalmente discusión sobre el abandono de la prisión).	Ninguna	Clases de concienciación y trabajos de interés general.

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
Dinamarca	Penal	Multas más severas en caso de lesión. Introducción de sentencias condicionales relacionadas con la rehabilitación del alcohol y servicios para la comunidad.	Algunas multas pueden ser reducidas a la mitad por bajos ingresos (en el caso de no conducir con BAC>0.8/1000). Conducir bajo la influencia del alcohol o conducir ebrio durante los dos primeros años tras haber obtenido el permiso de conducción obliga al conductor a realizar nuevamente las pruebas	Como nueva característica, el 1 de julio de 2000 se introdujo el servicio para la comunidad y las sentencias suspendidas de prisión condicional para el conductor que asiste a un tratamiento de rehabilitación sobre el alcohol. Cuando el conductor es responsable de ir a prisión durante un máximo de 60 días, el juzgado puede ordenar un examen del conductor para averiguar si el conductor tiene problemas con el alcohol. De este modo, el juzgado puede transformar una sentencia de prisión de hasta 60 días en una sentencia de suspensión condicional si el conductor se somete a un tratamiento de rehabilitación sobre el alcohol y acepta una multa de DKK 2,500 (DKK 5,000 en circunstancias agravantes). Si no existen signos de problemas de alcohol, el juzgado puede transformar la sentencia en aproximadamente 40 horas de servicios de la comunidad y una multa de DKK 4,000 (DKK 8,000 en circunstancias agravantes). Estas sanciones no pueden utilizarse cuando el conductor ha ocasionado la muerte o daño corporal, o cuando ha conducido un vehículo robado.

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
España	Penal y administrativa	Multas más elevadas y posible retirada y revocación del permiso de conducción.	Ninguna	Posibilidad de solicitar programas educativos que podrían sustituir a las multas (todavía tienen que implementarse).
Finlandia	Penal	Prisión máxima por un período de 3 a 6 meses (1999).	Posibilidad bajo el Código Penal general de mitigar el castigo para menores de 18 años y jóvenes infractores menores de 21.	No existen medidas alternativas excepto el servicio a la comunidad.
Francia	Penal y administrativa	Incremento del número de puntos de penalización.	Los conductores noveles (con menos de dos años de experiencia) deben seguir un curso especial de educación además de las sanciones aplicables.	Sistema de "composition pénale" (compensación penal, acuerdo). Este mecanismo ofrece alternativas a los procesos aplicables a la conducción bajo los efectos del alcohol relacionados con delitos y puede consistir en seguir un programa de concienciación o entregar el permiso de conducción durante un período máximo de 6 meses.
Grecia	Penal y administrativa	Incremento significativo de la cantidad de las multas.	Ninguna	No

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
Holanda	Multas penales o administrativas de penalización	1996: Nuevo procedimiento administrativo bajo el cual el infractor puede ser obligado a: (i) seguir un curso de 3 días de duración sobre la conducción bajo la influencia del alcohol; (ii) retirada del permiso de conducción; y (iii) someterse a una prueba médica.	No	La devolución del permiso de conducción confiscado puede estar sujeto a la condición de que el infractor participe con éxito en un programa educativo de concienciación sobre la conducción bajo la influencia del alcohol ("EMA" = Educative Measure Awareness). Un examen psiquiátrico al conductor que puede tener como resultado una declaración de que éste no está capacitado para conducir, lo que conlleva la retirada del permiso de conducción por el Instituto Central de Conducción y/o por un servicio comunitario.
Irlanda	Penal	En general, un nuevo conjunto de sanciones (1994)	Ninguna	Los servicios para la comunidad pueden imponerse a cualquier infractor mayor de 16 años que haya sido condenado por un delito, que merezca tratamiento penal. Cuando se estima que un infractor reincidente tiene problemas con la bebida, puede exigírsele que reciba ayuda.

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
Italia	Penal y administrativa	Nuevas multas, arresto domiciliario de 20 a 45 días.	Ninguna	No. Sin embargo, el juez puede aplicar arrestos domiciliarios o la realización de trabajos de utilidad pública como sanciones.
Luxemburgo	Penal y administrativa	Incremento de las multas (2002) y disminución de la duración máxima de prisión. Introducción de un "Juez único" (1997).	Posible ampliación del período de 2 años de prueba. Asistir a clases específicas para conseguir los puntos perdidos.	La participación en cursos de concienciación es complementaria a la sanción penal.
Portugal	Penal y administrativa	Incremento de la cantidad de las multas.	Ninguna	Puede obligarse a los infractores a repetir los exámenes del código de conducción, asistir a clases extras o, en los casos más graves, realizar trabajos civiles en hospitales.
Reino Unido	Penal y administrativa	Nuevo delito de causar la muerte por conducción peligrosa bajo la influencia del alcohol (1991).	No	Sanción adicional: aprobar cursos para aquellos cuyo permiso de conducir ha sido revocado por delito de conducción bajo la influencia del alcohol.

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes	Sanciones específicas para jóvenes conductores u otra categoría de conductores	Sanciones alternativas/adicionales
Suecia	Penal y administrativa	Fundamentalmente la suspensión del permiso de conducción (1998).	Para los jóvenes conductores, posibilidad de hacer de nuevo el examen y obtener un nuevo permiso de conducción.	Como alternativa a la suspensión, el equipo Administrativo del Condado puede, en condiciones especiales, emitir una amonestación Puede combinarse una sentencia condicional con el requisito de un "compromiso de tratamiento" lo que significa que el infractor firma un acuerdo de tratamiento con ciertas condiciones. Si el infractor no cumple totalmente las condiciones, se le puede obligar a ingresar en prisión.

Tabla (12) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes
Alemania	Entre 0,5 y 0,8 gr/l : 250 € y pérdida de 4 puntos en el permiso del conductor y 1 mes de suspensión	Tasa máxima autorizada: 0,5 gr/l.
Austria	-	-
Bélgica	Entre 0,5 y 0,8 gr/l : de 25 € a 500 €; superior: hasta 1700 € y prisión de 15 días a 6 meses.	Tasa máxima autorizada: 0,5 gr/l.
Dinamarca	-	-
España	-	-
Finlandia	-	-
Francia	135 euros. Pérdida de puntos: 3	Tasa máxima: 0,5 gr/l (0,1 gr/l para conductores noveles de menos de 2 años de antigüedad).
Grecia	-	-
Holanda	-	-
Irlanda	-	-
Italia	De 328 a 1311,99 € Conducir en estado de embriaguez implica una reducción de 10 puntos. Conducir por encima de los límites de velocidad establecidos supone las siguientes reducciones: - de 10 km/h a 40 km/h: 3 puntos; - de 40 km/h: 10 puntos.	Tasa máxima permitida: 0,8 gr/l.

Tabla (13) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Naturaleza de la sanción penal y/o administrativa	Cambios más recientes
Luxemburgo	-	-
Portugal	De 0, 2 gr/l hasta 0,5 gr/l: De 120 € a 600 €; de 0, 5 gr/l hasta 0,8 gr/l: De 240 € a 1200 €; superior a 0,8 gr/l: De 360 € a 1800 €; suspensión del carné de 2 meses hasta dos años	Tasa máxima autorizada: 0,2 gr/l.
Reino Unido	De 274 a 6098 €.	Tasa de alcohol permitida: 0,8 gr/l.
Suecia	-	-

Tabla (13) Cuestiones genéricas acerca de las sanciones por la conducción bajo los efectos del alcohol. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

4.3.2 Las sanciones por exceso de velocidad

País	Naturaleza de la sanción	Sanciones máximas y mínimas	Alternativas a las sanciones	Limitaciones de velocidad
Alemania	Sanciones administrativas: multa (generalmente se pueden abonar en el acto o antes de la notificación).	Multa (de entre 15 y 425€), De 1 hasta 4 puntos de penalización en el permiso, según el exceso de velocidad Suspensión (retirada) del permiso de conducción (hasta 3 meses). La sanción máxima es una multa de 425€, 4 puntos de penalización y 3 meses de suspensión.	No, pero puede haber excepciones (por ejemplo, trabajo no remunerado en lugar de pago).	Zona urbana: 50 km/h. Fuera de zona urbana: – Carretera con dos carriles: 130 km/h – Carretera con 1 carril: 100 km/h. – Autopistas: 130 km/h (recomendada).
Austria	Sanciones administrativas	–Multas entre 36 y 2.180€, –Suspensión del permiso de conducción –Prisión (hasta 6 semanas)	Pueden imponerse programas de concienciación como una medida complementaria. Fuera del acuerdo del juzgado también son posibles.	–
Bélgica	Sanciones penales (pero en muchas ocasiones pueden ser permutadas).	– Multas entre 250 y 2.500€, – Suspensión del permiso de conducción (desde 8 días a 1 mes).	Trabajos de interés general o clases de concienciación.	Zona urbana: 50 km/h. Fuera de zona urbana: – Carretera con dos carriles: 130 km/h. – Carretera con 1 carril: 100 km/h. – Autopistas: 130 km/h (recomendada).

Tabla (14) Naturaleza de la sanción, sanciones y alternativas a la sanción por exceso de velocidad en los países de la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Naturaleza de la sanción	Sanciones máximas y mínimas	Alternativas a las sanciones	Limitaciones de velocidad
Dinamarca	Sanciones administrativas: multas, pérdida del permiso de conducción.	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 6 y 940€ (DKK 500 y) - Suspensión del permiso de conducción (de entre 6 meses y 10 años), o incluso permanente (revocación) 	No, pero los exámenes de conducción deben realizarse después de la suspensión para volver a obtener el permiso.	-
España	Sanciones penales y administrativas	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 92 y 602€. - Suspensión del permiso de conducción (hasta 10 años en caso de falta de respeto consciente hacia otras vidas) - Prisión (hasta 4 años en caso de falta de respeto intencional a la vida de los demás) 	No	-
Finlandia	Sanciones penales: multas con cuotas fijas, multas diarias, prisión, y suspensión del permiso de conducción, amonestación.	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 85 y 115€, En el caso de infracciones más graves, multas diarias (de 115 € como mínimo). - Hasta dos años de prisión. - Suspensión del permiso de conducción. 	No	-

Tabla (14) Naturaleza de la sanción, sanciones y alternativas a la sanción por exceso de velocidad en los países de la Unión Europea.
(Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción	Sanciones máximas y mínimas	Alternativas a las sanciones	Limitaciones de velocidad
Francia	Sanciones penales y administrativas	<p>Multas entre 85 y 115€, En el caso de infracciones más graves, multas diarias (de 115 € como mínimo). Hasta dos años de prisión. Suspensión del permiso de conducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Multas (hasta 3.000 €), ≥ 40 km/h: 750 euros; < 40 km/h: 135 euros (Con descuento (pago en 3 días) 90 €, con recargo 375 euros. velocidad ≥ 40 km/h: 3 años; ≥ 50 km/h: 1500 euros. Suspensión del carnet: Pérdida de puntos: 4. <p>Suspensión del permiso: 3 años</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suspensión del permiso de conducción (durante tres años como máximo). - Puntos de penalización (en una proporción mayor en los conductores noveles). <p>Pérdida de puntos: ≥ 40 km/h y < 50: 4 puntos; ≥ 30 km/h y < 40: 3; ≥ 20 km/h y < 30: 2 puntos; < 20 km/h: 1 punto. -Prisión.</p>	-	Zona urbana: 50 km/h.
Grecia	Sanciones administrativas y penales	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 30 y 147€. - Suspensión del permiso de conducción. - Es posible la prisión si la multa no se paga. 	No	Autopistas : 130 km/h y 110 km/h con lluvia y por la noche.

Tabla (14) Naturaleza de la sanción, sanciones y alternativas a la sanción por exceso de velocidad en los países de la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción	Sanciones máximas y mínimas	Alternativas a las sanciones	Limitaciones de velocidad
Holanda	Sanciones penales y administrativas: multas, retirada del permiso, inmovilización del vehículo. Las multas no son menores aunque se paguen en el acto.	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 28 y 158€ (hasta 500 € por exceder más de 30 km/h sobre el límite permitido). - Suspensión del permiso de conducción. - Inmovilización del vehículo. 	No	-
Irlanda	Sanciones penales: multas, puntos de penalización.	<ul style="list-style-type: none"> - En las multas en el acto - Puntos de penalización. - Revocación si se han impuesto 12 puntos de penalización durante un período de 3 años. 	Obligación de trabajo comunitario.	-
Italia	Sanciones administrativas: multas y suspensión del permiso de conducción.	<ul style="list-style-type: none"> Multas entre 63 y 1.311€ < 10 km/h : de 32.80 a 131.20 €; [10-40] km/h: de 131.20 a 524.78 €; superior: de 328 a 1311.99 € Suspensión del permiso de conducción en los casos más graves. 	No	Zona urbana: 50 km/h; Fuera de zona urbana: Carreteras de un carril: 90 km/h Carreteras de 2 carriles: 110 km/h Autopista: 130 km/h.
Luxemburgo	Sanciones penales y administrativas	<ul style="list-style-type: none"> - Multas entre 25 y 5.000€ (en caso de velocidad muy elevada). - Puntos de penalización, hasta 4 puntos (en caso de velocidad muy elevada). - Incautación del vehículo. - Trabajo para la comunidad. - Prohibición de conducir (hasta 15 años en el caso de velocidad muy elevada). - Prisión (hasta 1 año en caso de velocidad muy elevada). 	No: participación el programas de concienciación como complemento a la sanción.	Zona urbana: 50 km/h Carretera: 110 km/h Autopista: 120 km/h.

Tabla (14) Naturaleza de la sanción, sanciones y alternativas a la sanción por exceso de velocidad en los países de la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza de la sanción	Sanciones máximas y mínimas	Alternativas a las sanciones	Limitaciones de velocidad
Portugal	<p>Sanciones penales y administrativas</p> <p>Sanciones penales. No "en las multas inmediatas"</p> <p>Sanciones penales (en las multas inmediatas) y sanciones administrativas (suspensión del permiso de conducción), amonestaciones</p>	<p>- Multas entre 60 y 1.200 €, hasta 30 km/h; de 60 a 300 €; de 30 hasta 60 km/h; de 120 a 600 € y suspensión del carné de 1 mes a 1 año; más de 60 km/h; de 240 a 1200 € y suspensión del carné de 2 meses a 2 años.</p> <p>- Suspensión del carné entre 1 mes y 2 años (en caso de exceder la velocidad más de 20 km/h por encima del límite), o retirada permanente del permiso en caso de múltiples infracciones.</p>	Sí	<p>Zona urbana: 50 km/h; Fuera de zona urbana: - Vías rápidas: 100 km/h. - Resto vías: 90 Km/h. - Autopistas: 120 km/h.</p>
Reino Unido		<p>Penas fijas: multa de aproximadamente 90€ (60 libras); que se incrementan proporcionalmente a la gravedad del delito (< 45 km/h ; De 274 a 838 €).</p> <p>El conductor también puede ser inhabilitado y tener notas de sanción añadidas a su licencia.</p>	No	<p>Zona Urbana: 48 km/h; Fuera de zona urbana - Carretera de un carril: 83 km/h. - Carreteras de dos carriles: 97 km/h. - Autopistas: 112 km/h.</p>
Suecia		<p>Multas entre 11 y 220€ (100 SEK y 2000 SEK), dependiendo de la gravedad de la infracción. Multas habituales. Más de dos años de prisión.</p>	No	-

Tabla (14) Naturaleza de la sanción, sanciones y alternativas a la sanción por exceso de velocidad en los países de la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

4.3.3 Las sanciones relacionadas con el uso del cinturón de seguridad

País	Adopción de las disposiciones más estrictas de la actual directiva de la Unión Europea	Utilización de sistemas de prevención
Alemania	La utilización de cinturones de seguridad específicos ya es obligatoria para niños en turismos y furgonetas ligeras.	Muchos vehículos alemanes están provistos de una señal sonora que recuerda al conductor ponerse el cinturón.
Austria	El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en casi todo tipo de vehículos. También existe la obligación extensiva de utilizar los cinturones infantiles.	No
Bélgica	Desde el 2001, cada nuevo autobús debe ir provisto de cinturones de seguridad cuya utilización es obligatoria. También es obligatorio el uso de sistemas de retención infantiles.	Desconocido
Dinamarca	Ya se han adoptado las disposiciones más estrictas.	No
España	No se han adoptado las disposiciones más estrictas.	No
Finlandia	No se han adoptado las disposiciones más estrictas excepto la directiva 91/671.	No
Francia	No se han adoptado las disposiciones más estrictas.	No, pero algunos vehículos van dotados de sistemas de señalización sonora.
Grecia	Desde mayo de 1999, todos los ocupantes de vehículos a motor (incluidos los niños) deberían ser preservados y protegidos con todas las medidas de seguridad necesarias (cinturones, sistemas de retención infantil, etc.).	Desconocido
Holanda	No se han adoptados las disposiciones más estrictas.	Campañas de concienciación nacional.
Irlanda	No se han adoptado las disposiciones más estrictas.	No (sin embargo, la penalización de puntos es automática desde principios de 2003).
Italia	Tales disposiciones ya son obligatorias.	No

Tabla (15) Adopción de las disposiciones de la directiva europea y utilización de medidas de prevención en relación al uso del cinturón de seguridad. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Adopción de las disposiciones más estrictas de la actual directiva de la Unión europea	Utilización de sistemas de prevención
Luxemburgo	La disposiciones más estrictas ya son obligatorias, especialmente en las furgonetas ligeras y el uso en los niños de cinturones de seguridad.	Desconocido
Portugal	Es obligatoria la utilización de sistemas de retención infantiles o cinturones de seguridad, sin embargo todavía no es obligatorio el uso del cinturón en todo tipo de vehículos.	Desconocido
Reino Unido	Ya se han adoptados las disposiciones relacionadas con los sistemas de retención infantil que varían desde la naturaleza obligatoria a la naturaleza "de mayor cumplimiento posible"	No hay datos disponibles
Suecia	La Directiva de 1991 implementada en la legislación sueca. Las partes de la propuesta de 2000 ya han sido implementadas.	No hay datos disponibles. Hay un debate sobre si la instalación de sistemas de señalización sonora a bordo debería ser obligatoria en los nuevos vehículos.

Tabla (15) Adopción de las disposiciones de la directiva europea y utilización de medidas de prevención en relación al uso del cinturón de seguridad. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

País	Naturaleza/categorías de la sanción	Medidas alternativas a las sanciones
Alemania	Sanciones administrativas: multa de 30 euros por no utilizar el cinturón de seguridad y de 40 euros por no utilizar el sistema de retención infantil, (antes amonestación o penalización de puntos en caso de no utilizar el sistema de protección infantil).	No
Austria	<ul style="list-style-type: none"> - Sanciones administrativas: multa de 21 euros (si la multa se abona de forma inmediata), que puede convertirse en una multa de 72 euros si la multa no es pagada, o sentencia de cárcel de 24 horas si la pena no puede ser pagada. - Sanciones penales: un conductor puede ser el autor de lesión o de delito de homicidio por la muerte de un menor de 14 años, si no cumple su deber de cerciorarse de que el niño está usando un cinturón de seguridad. 	No
Bélgica	Las sanciones son penales: multas, desde 50 a 250 euros. Pero siempre se propone una transacción.	No
Dinamarca	Multa de 500 DKK (alrededor de 67 euros), inmediata.	No
España	Las sanciones son administrativas: multas como máximo de 92 euros, pero la norma general es imponer una multa de una media de 60 euros. En ocasiones se utiliza únicamente la amonestación.	No
Finlandia	Multa de cuantía fija de 35 euros (abonable en el momento) o por orden judicial o acusación pública.	No
Francia	Las sanciones son penales: multas (que incrementaron en el años 2003); 1 punto de penalización cuando el conductor es el infractor (3 puntos desde 2003).	No
Grecia	Las sanciones son administrativas: multa de cuantía fija de 155 euros (la mitad si se paga en el momento); las sanciones penales sólo serán impuestas en caso de ir a los tribunales.	-
Holanda	<ul style="list-style-type: none"> - Administrativa de 40 euros. - Suspensión de la conducción un máximo de dos años. 	No
Irlanda	Las sanciones son penales: amonestaciones, arresto en el momento (introducción de penalización de puntos en el 2003, con posibilidad de suspensión), arresto (2).	No

Tabla (18) Sanciones y medidas alternativas en relación al uso del cinturón de seguridad en la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004).

País	Naturaleza/categorías de la sanción	Medidas alternativas a las sanciones
Italia	Las sanciones son administrativas: (de 32,8 a 131,20 euros).	No
Luxemburgo	Las sanciones son penales y administrativas: multas de 49 euros (pagaderas de forma inmediata), denegación para conceder un carné de conducir, limitación del uso o de la validez del carné de conducir, suspensión o retirada del carné de conducir, denegación de la restitución de la licencia, prohibición de conducir en un período de entre 8 días y 1 año máximo, negación de permitir que el infractor se examine del carné de conducir, confiscación del vehículo, trabajo para la comunidad, 1 punto de penalización (en ciertos casos).	No. Participación en programas de compensación es complementaria a la sanción.
Portugal	Las sanciones son administrativas: multas entre 60 y 120 euros.	-
Reino Unido	Multa de aproximadamente 50 libras, y de hasta 500 libras en caso de que la cuestión sea muy grave (200 libras para los niños menores de 14 años), gravamen de los puntos y potencialmente, en caso de reincidencia de la infracción, suspensión del carné de conducir.	Hay programas del concienciación sobre la utilización del cinturón, pero no se se considera una alternativa a las sanciones.
Suecia	Sanciones penales: - "denuncia inmediata. - "demanda por parte del querellante" o decisión judicial. Las multas oscilan entre 100 (alrededor 11 euros) y 2000 SEK (alrededor 217 euros), 600 SEK (65 euros) para multas locales (1). En teoría, la reincidencia en un delito podría conducir a la suspensión del carné de conducir, pero ésto parece no haber ocurrido nunca.	No

Tabla (18) Sanciones y medidas alternativas en relación al uso del cinturón de seguridad en la Unión Europea. (Fuente: European Commission. Directorate General for Energy and Transport, 2004). (cont.)

**5. DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA
A LA RESPONSABILIDAD PENAL:
LOS DELITOS DE TRÁFICO**

5.1 El sistema judicial y los órganos judiciales

En nuestro país, la responsabilidad derivada de una infracción de tráfico puede ser:

- Administrativa: Como hemos visto en el bloque anterior, las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves y pueden conllevar multas de 91 €, de 91 a 301 € y de 302 a 602 € respectivamente, además de la suspensión o incluso la revocación del permiso de conducir.
- Penal: Las infracciones de tráfico pueden implicar también la comisión de delitos penales como el de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de los que a su vez se derivan responsabilidades civiles con la finalidad de indemnizar los daños que se han causado.

En todos los Estados Miembros, podemos encontrar una diferenciación similar. En éstos, existe una pluralidad de órganos jurisdiccionales diferentes, esto es, tribunales que tienen competencias propias bien definidas. Los sistemas judiciales de los Estados Miembros presentan una gran diversidad, que es reflejo de las diferentes tradiciones nacionales en el ámbito de la justicia.

Con todo, en general, cabe distinguir en cada Estado Miembro dos categorías de órganos jurisdiccionales:

- Los encargados de sancionar los daños a las personas, los bienes y a la sociedad (por ejemplo, asesinatos, robos, vandalismo, etc.). Estos órganos jurisdiccionales pueden verse obligados a imponer penas; se les llama **penales** o represivos.
- También hay otros órganos jurisdiccionales, administrativos y fiscales, que se ocupan de los litigios entre los particulares o las empresas y las autoridades públicas, (un divorcio, un problema de alquiler, un despido, etc.) son los órganos jurisdiccionales **civiles**.

El concepto de **Derecho civil** y las competencias de los distintos tribunales pueden variar sustancialmente de un Estado Miembro a otro. Algunos órganos jurisdiccionales tienen un campo de actividad muy general, mientras que otros están especializados en ámbitos concretos como, por ejemplo, los conflictos laborales, las relaciones mercantiles, los asuntos familiares.

Es aquí interesante mencionar que en algunos países ya existen órganos jurisdiccionales especializados en los casos de delitos de tráfico (como el caso de algunos estados americanos o asiáticos como Singapur, aunque en Europa son escasos sino inexistentes).

De igual forma, cabe destacar que existen países que disponen de centros penitenciarios exclusivos para delincuentes que cumplen condenas por delitos de tráfico, como es el caso de la prisión de Ichihara en Japón. Se trata de un centro penitenciario reservado exclusivamente para "conductores peligrosos e irresponsables". La prisión se fundó a raíz del rápido incremento que en un determinado momento registró el país. Esta medida ha sido la razón por la cual no se ha desarrollado el "road rage".

Además, cada Estado ha establecido su propio sistema de vías de recurso para dar a los acusados la posibilidad de solicitar que un asunto que ya haya sido juzgado vuelva a serlo por un órgano jurisdiccional de un nivel superior.

5.1.1 La organización judicial en España

La organización judicial en España es bastante compleja. El Estado se organiza territorialmente a efectos judiciales en municipios, partidos, provincias y Comunidades Autónomas. Sobre ellos ejercen sus funciones los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción, de lo Penal, de lo Contencioso-Administrativo, de lo Social, de Vigilancia Penitenciaria y de Menores, las Audiencias Provinciales y los Tribunales Superiores de Justicia.

Por su parte, la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo ejercen sus competencias en todo el territorio español. El municipio, la provincia, y la Comunidad Autónoma coinciden territorialmente con las unidades administrativas del mismo nombre, mientras que los partidos judiciales pueden estar formados por más de un municipio dentro de la misma provincia, siempre que éstos sean limítrofes.

A continuación se detallan los tipos de Juzgados y Tribunales que integran el sistema judicial español así como las competencias de cada uno de ellos.

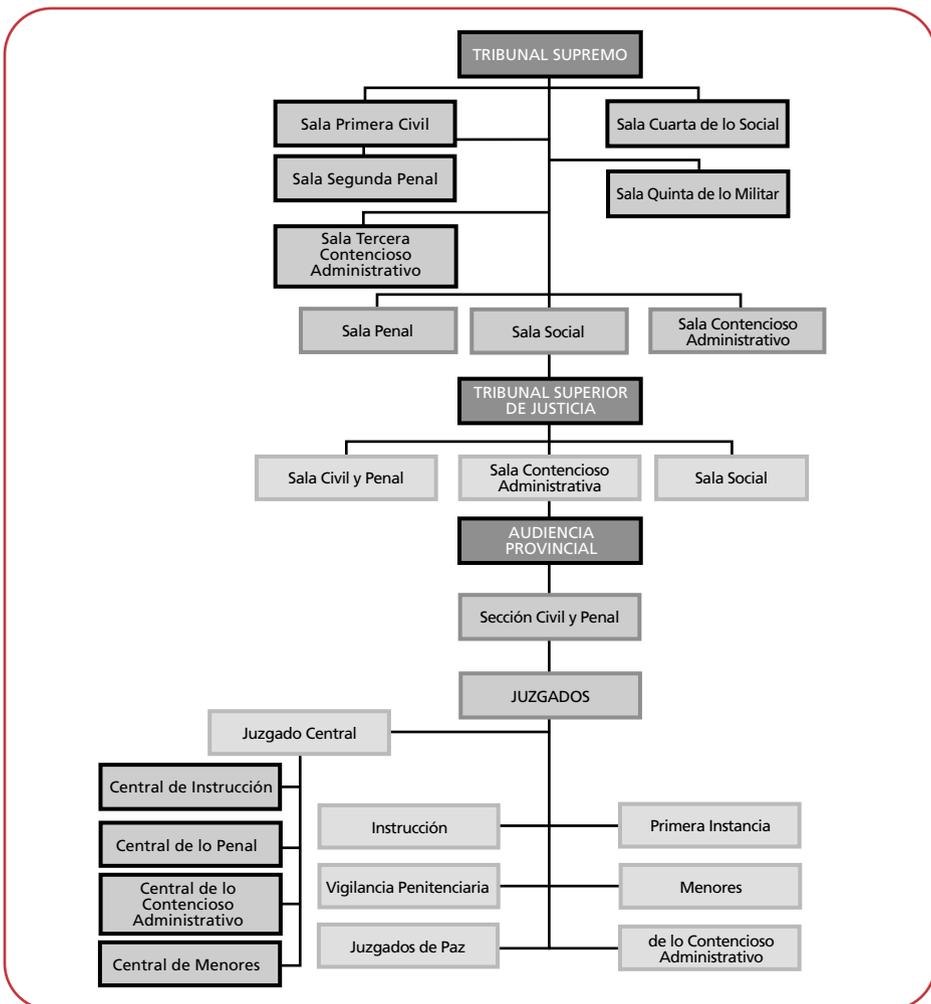
5.1.2 Organización jerárquica de los Juzgados y Tribunales. Organigrama

En el siguiente cuadro figuran ordenados jerárquicamente de mayor a menor rango, los juzgados y tribunales españoles. Debe señalarse respecto a los incluidos bajo el epígrafe de "Juzgados", que todos ellos comparten el mismo rango diferenciándose entre sí por las competencias que les han sido atribuidas a cada uno de ellos, y por

el ámbito territorial en el que desarrollan las mismas. Así, los Juzgados Centrales de Instrucción, de lo Penal, de Menores y de lo Contencioso-Administrativo, tienen competencia en todo el territorio nacional.

No se incluye el Tribunal Constitucional que es el encargado de velar por el respeto a los derechos y libertades contenidos en la Constitución Española. Se situaría en el mismo nivel jerárquico que el Tribunal Supremo siendo su ámbito competencial completamente diferente.

Por su parte, el máximo órgano de los jueces, el Consejo General del Poder Judicial (CGPJ), puede acordar que en aquellas circunscripciones donde exista más de un Juzgado de la misma clase, uno o varios de ellos asuman con carácter exclusivo el conocimiento de determinadas clases de asuntos. Por ello, en las grandes ciudades



Cuadro (7). Organización jerárquica de juzgados y tribunales en España

se han creado Juzgados especializados en asuntos de familia, incapacitación y tutela, hipotecarios.... etc.

La organización de la jurisdicción militar debe ser tratada de forma independiente. También se estructura de forma jerarquizada, siendo el órgano superior, la Sala Quinta de lo Militar del Tribunal Supremo. Por debajo de esta Sala se situarían el Tribunal Militar Central, los Tribunales Militares Territoriales y los Juzgados Togados Militares, ejerciendo estos últimos las funciones instructoras.

5.2 Los delitos contra la seguridad del tráfico en España

El día 25 de noviembre de 2003, las Cortes Generales aprobaron la Ley Orgánica 15/2003 por la que se modifica el vigente Código Penal, modificación que se publicó en el BOE al día siguiente, 26 de noviembre de 2003.

Entre las modificaciones introducidas, destaca la reforma de los artículos 379 y siguientes, artículos que regulan los delitos contra la seguridad del tráfico (Capítulo IV).

5.2.1 El delito de conducción de vehículos a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas

Art. 379

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 arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

Concienciados del grave problema de seguridad vial que desgraciadamente venimos sufriendo y tratando de reducir las cifras de siniestralidad, se dió nueva redacción al **artículo 379** del Código Penal, modificando la pena prevista para el *delito de conducción de vehículos a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas*, que hasta ahora

se sancionaba con pena de arresto de fin de semana o multa y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de uno a cuatro años.

A partir del 1 de octubre de 2004, fecha de entrada en vigor de la reforma, la conducción de vehículos a motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas será sancionada con pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce 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 un año y hasta cuatro años.

Art. 379	Ley previa a las modificaciones de la ley orgánica 15/2003	Ley orgánica 15/2003, de 25 de noviembre y 6 de los textos refundidos de 29 de octubre de 2004
Delito de conducción de vehículos a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.	Pena de arresto de fin de semana Multa Privación del derecho a conducir de uno a cuatro años.	Pena de prisión de tres a seis meses. Multa de seis a doce meses. Trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta cuatro años.

Tabla (19) Cambios registrados tras la nueva redacción del artículo 379 del Código Penal

Conducir bajo los efectos del alcohol puede ser sancionado como infracción administrativa muy grave con multa de hasta 601,01 € (100.000 Ptas.) y con la suspensión del permiso de conducir por un período de 3 a 6 meses.

Podríamos establecer entonces una cuestión que no por muy común, tiene una clara respuesta diferenciadora. Ya lo comentábamos y a ello volveremos:

“No existe una definición oficial de la frontera entre la infracción administrativa y el delito de conducción en estado de embriaguez”.

No vamos a entrar en matices e interpretaciones juristas, legislativas y/o de expertos en derecho dada su complejidad y especificidad.

No obstante, parece obvio que si la conducción bajo los efectos del alcohol ha generado algún peligro para la seguridad del tráfico, el conductor pueda ser

condenado por la comisión de un delito contra la seguridad en el tráfico. En este caso de sanción penal, al tratarse, no lo olvidemos, de un delito castigado por el Código Penal, el conductor se ve sometido a un juicio “de verdad”, ante un Juez de lo Penal, con la intervención del Fiscal, defendido obligatoriamente por un abogado y representado por Procurador, etc.

Este delito puede concurrir con la comisión de otros delitos si el conductor se ve implicado en un accidente de circulación, tales como lesiones, homicidio involuntario, etc., así como con la responsabilidad civil que, en su caso pueda derivarse de los mismos. No puede sancionarse la misma infracción (la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas) por la vía penal y por la vía administrativa al mismo tiempo, por lo que se tramitará primero por la vía penal y, si el juez, tras el juicio correspondiente, dicta una sentencia absolutoria, es posible que la Delegación de Tráfico inicie los tramites para sancionar la infracción administrativamente.

Actualmente, la pena aplicable puede suponer la privación de libertad de 3 a 6 meses y, como demuestran diferentes estudios, existe una relación entre el consumo de alcohol, la disminución de la capacidad para conducir y los accidentes de tráfico.

Por ello, dado que la conducción con un nivel de alcohol en la sangre superior al permitido se puede sancionar como infracción administrativa, o tratarse como un delito penal, relatamos tres supuestos distintos:

(1) Cuando un conductor ha ingerido alcohol en pocas cantidades y al realizar la prueba supera la tasa permitida que dispone la Ley de Seguridad Vial⁽¹⁾

– Resultado: conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, con la tasa superior a la permitida, sin ser necesario que la capacidad para conducir se encuentre disminuida, se considera una infracción administrativa muy grave, cuando no sea constitutiva de delito, y estas infracciones son sancionadas con multa económica y se impondrá, en todo caso, la suspensión del permiso de conducir por el período de hasta tres meses.

⁽¹⁾ Recordemos que para permisos A1, A y B, se trata de una tasa superior a 0,5 g/l de alcohol en sangre o 0,25 mg/l de alcohol en aire espirado. Para los demás permisos, no podrán conducir con una tasa superior a 0,3 g/l de alcohol en sangre, o 0,15 mg/l de alcohol en sangre.

La misma tasa para los conductores noveles, durante los 2 primeros años, en todos los permisos y licencias. La Dirección General de Tráfico publicó que la dosis de alcohol ingerida por un varón de 70 kg., superaría la tasa de 0,3 g/l en sangre, con la ingesta de una lata de cerveza, vaso y medio de vino y un vaso de whisky; y que superaría el 0,5 g/l de sangre con dos latas de cerveza, dos vasos y medio vino y dos vasos de whisky. En una mujer de unos 60 kilos de peso, las tasas se superarían con la mitad de las dosis reseñadas para los varones.

- Derechos del conductor: solicitar la prueba dos veces con un intermedio de tiempo de al menos 10 minutos, y si no estuviese de acuerdo con los resultados obtenidos podrá solicitar un análisis de sangre, en el caso que de positivo, los gastos correrán de su cuenta.

(2) Cuando un conductor ha ingerido alcohol y se aprecian síntomas, el Código Penal recoge este supuesto como tipo delictivo (en concreto en el artículo 379).

Por lo tanto, una vez comprobado el grado de alcohol que aparezca en la prueba realizada, los Agentes de la Autoridad informan sobre su influencia en la conducción.

- Resultado: los Agentes pasarán las actuaciones al Juzgado y el conductor recibirá una acusación judicial por delito.
- Derechos: nombrar a un abogado y procurador para la celebración de juicio oral, en el se ponderarán todos los medios de prueba obrantes en autos, que el denunciado pueda aportar.

Con respecto a lo que se pueda entender por "conducir bajo la influencia...", ni la Ley ni las sentencias del Tribunal Supremo establecen un concepto definido, pero las sentencias de las Audiencias Provinciales vienen aplicando qué es conducción etílica y existe delito, cuando la tasa de alcoholemia supera los 1,5 gr/l en sangre, aunque con tasas entre 0,8 gr/l y 1,5 gr/l ya se produce la influencia del alcohol.

En este sentido, destacamos que para cometer el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, no basta con rebasar las tasas establecidas, sino que es necesario que el conductor se halle efectivamente bajo la influencia de tales sustancias, de forma tal que experimente una alteración de sus facultades psíquicas y físicas de percepción, de reacción y de autocontrol.

La simple reducción de los niveles permitidos para conducir no afecta ni altera al estado en que se encuentra el conductor, ni a su capacidad para conducir, que es la misma con independencia de la tasa que establece el ordenamiento jurídico, ya que el hecho de que el legislador determine y/o altere los niveles o tasas permitidos no convierte en embriagado a quien supera las mismas, si partimos de la base de que hay que valorar el estado psicofísico en que se encuentre el conductor.

Por tanto, las tasas de alcoholemia no predeterminan si se ha cometido o no el delito, se trata de una prueba muy importante. Por ello, la declaración testifical de los agentes que practican la prueba de alcoholemia se convierte en esencial, para determinar si el autor del hecho se encontraba bajo el influjo de las sustancias expresadas, y para que exista delito, la actuación del conductor debe originar un riesgo para los bienes jurídicos protegidos.

Las pautas que utilizan los agentes de la Autoridad, para remitir al Juzgado todas las diligencias en las que el resultado de la segunda prueba de alcoholemia sea positiva, tienen su base en que el conductor muestre síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. En el caso de que los hechos se consideren delito, el conductor será detenido preventivamente y denunciado por un delito contra la seguridad del tráfico, quedando a disposición judicial y pendiente de juicio.

Posteriormente, el Juez dictará la sentencia judicial, si es condenatoria, podrá ser castigado con pena de privación de libertad de tres a seis meses, o con una multa y siempre con la privación del derecho a conducir durante un tiempo superior a un año y hasta cuatro años. En el caso de que el acusado sea absuelto, los Fiscales remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico el testimonio de la resolución, para que se proceda a la iniciación del procedimiento administrativo, cuya resolución podrá implicar el pago de una sanción al conductor.

- (3) Cuando un conductor muestre indicios de haber ingerido bebidas alcohólicas o estupefacientes y ponga en peligro la vida o integridad de las personas, al circular con un exceso de velocidad desproporcionado respecto a los límites establecidos, será denunciado por un delito de temeridad manifiesta (ver también art. 381).

En este caso, si la alcoholemia va unida al exceso de velocidad, la situación se agravará y el conductor podrá ser castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir por tiempo superior.

- Resultado: los Agentes pasarán las actuaciones al Juzgado y el conductor recibirá una acusación judicial por delito penal de temeridad manifiesta.
- Derechos: nombrar a un abogado y procurador y la celebración de juicio, donde se ponderarán todos los medios de prueba obrantes en autos.

5.2.2 El delito de negarse a someterse a la prueba de alcoholemia

Art. 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.

Delito de negarse a someterse a las pruebas de alcoholemia.

En el apartado en el que hemos tratado las sanciones administrativas en el tráfico, hemos destacado que el conductor tiene la obligación legal de someterse a la práctica de la prueba de la alcoholemia y su negativa también puede dar lugar a dos tipos de responsabilidades:

Administrativa: Podemos ser sancionados por la comisión de una infracción muy grave que conlleva la imposición de una multa, la suspensión del permiso de conducir por un periodo de hasta 6 meses y, en su caso, la retención del vehículo.

Penal: Si nos negamos a realizar la prueba podemos incurrir en un delito de desobediencia grave que puede ser sancionado con pena de prisión de 6 meses a 1 año. También están obligados a someterse a estas pruebas de alcoholemia los peatones que se vean implicados en algún accidente de circulación si así se les requiere por los agentes.

5.2.3 El delito de conducción con temeridad manifiesta

Art. 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.

Delito de conducción con temeridad manifiesta.

Con la última modificación del Código Penal, se añadió un segundo párrafo al **artículo 381** que regula la **conducción temeraria** castigada con pena 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.

Pues bien, según el párrafo segundo, de nueva creación, se considerará que existe en todo caso temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida, y por tanto será aplicable la pena antes descrita, 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.

5.2.4 Delitos de originar riesgo para la circulación, resultado lesivo, temeridad con desprecio por la vida y utilización del vehículo como instrumento de delito

Art. 382

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de tres a ocho meses el que **origine un grave riesgo para la circulación** de alguna de las siguientes formas:

- 1.º 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.
- 2.º No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Art. 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 sólo la infracción más gravemente penada, condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se haya originado.

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.

Art. 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.

Art. 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.

5.3 El papel de la criminología en los delitos de tráfico

La correcta aplicación de la Administración de Justicia sobre aquellos individuos que, en algún momento, se ven involucrados en la maquinaria de la Ley, (en este caso centrándonos en los citados delitos relacionados con la seguridad en el tráfico), exige de los Jueces cada vez una mayor preparación y conocimientos multidisciplinarios. Requerimientos prácticamente imposibles de alcanzar en su máximo exponente por el ser humano común. Objetivo para el que se verían obligados a una casi total reclusión para la dedicación a su estudio.

No obstante, sí es cierto que la Justicia debe de ser aplicada con el mayor rigor posible sin desechar, por parte de quienes la administran o de aquellos que tienen la obligación de poner los medios para que sea correctamente administrada, ninguna de las posibilidades que en cualquier momento pudieran estar a su alcance y entre lo que se encuentra el dotar al juez de personal idóneo que le facilite la búsqueda del adecuado camino para la satisfacción de quienes demandan Justicia. De ahí que, en los últimos años, la Administración de Justicia haya ido integrando en sus filas equipos de personal altamente cualificado que -con carácter de peritos- asesoran de forma técnica y a través de un contacto continuo con los jueces, en la formación de opiniones y en la toma de decisiones de éstos, para el dictado de las resoluciones más justas, como es el caso del Cuerpo de Médicos Forenses, o los actualmente empleados psicólogos, contables, trabajadores sociales, etc.

Los factores endógenos y exógenos que intervienen en la conducta desviada, han sido siempre objeto de numerosos estudios, investigaciones y análisis por parte de los agentes de las distintas ciencias de la conducta. Ciencias que, sin embargo, en raras ocasiones interrelacionaban entre sí los conocimientos y las experiencias adquiridas. Sin embargo, la Ciencia Criminológica surge de la necesidad de dar respuestas relacionadas con cualquier aspecto que se relacione con el delito, el delincuente, la víctima, y el control social del comportamiento desviado, y que comprendan la complejidad de la persona y su entorno psicossociológico.

Atendiendo a su singularidad y universalidad, para la Criminología y para los criminólogos, la persona es el centro de atención. Y su característica, como ciencia, el ser multidisciplinar e interdisciplinar.

Hasta hace relativamente poco, el sistema judicial ha estado tradicionalmente poco abierto a otros tipos de argumentos que los estrictamente jurídicos. Así, se ha encerrado demasiado en sí mismo, en tecnicismos procesales y en argumentos abstractos, sin dejarse dirigir por los objetivos que pretende conseguir el Derecho o la Ley.

Abrirlo más a argumentos, y transformar las teorías científicas en sugerencias e informaciones instrumentales para los órganos judiciales es misión de las diferentes ciencias en su ámbito forense. Y, así cada una de ellas, y por supuesto la Criminología, pueden hacer mejorar el funcionamiento de la Justicia.

La aproximación de la Criminología a las exigencias concretas de la vida cotidiana viene reclamada por la naturaleza interdisciplinaria y pluridimensional de su propio método y por la finalidad última del conocimiento científico: dar respuesta a las demandas sociales. Por lo que, en la actualidad resulta imprescindible incorporar el saber criminológico a nuestro ordenamiento jurídico.

5.3.1 El informe criminológico forense

Al igual que el resto de expertos que –cada uno en su especialidad- colaboran en el ámbito judicial, el cometido del criminólogo como perito es el de suministrar al juez conocimientos científicos sobre los hechos enjuiciados, la personalidad del autor, la problemática de la víctima y el tipo de respuesta jurídica a aplicar en cada caso. Para ello, se sirve del ejercicio de la Criminología Forense, así como de su instrumento propio –el informe criminológico- mediante el cual puede presentar recomendaciones y conclusiones científicas sobre un delito específico a la Autoridad Judicial.

El informe criminológico forense, que aquí destacamos por su potencial papel en la determinación judicial de los delitos relacionados con la seguridad de tráfico, como con los ejemplos que adjuntamos demostraremos, tiene especiales características que lo diferencian de los informes que puedan aportar cualquiera del resto de expertos que ofrecen sus conocimientos especializados al ámbito judicial.

Así, en este tipo de informe no se deberá esperar encontrar información puramente jurídica, psicológica, psiquiátrica, ni sociológica. Ni tampoco detalles criminalísticos, que deben ser ofrecidos por otras instancias con una especialización distinta. En él, se ofrecerá una descripción de los comportamientos y consideraciones más relevantes desde el punto de vista puramente criminológico, así como la

determinación y descripción de los factores individuales, situacionales y sociales que puedan haber estado asociados con el fenómeno delictivo concreto que se está informando.

5.3.2 Objetos y sujetos del informe

A diferencia de algunos informes de otros expertos forenses, y gracias a su carácter multi e interdisciplinar (añadido al aspecto puramente criminológico), el objeto y los sujetos del informe criminológico forense no sólo son el inculpado, sino que –además- pueden y deben serlo las víctimas⁽²⁾ y el entorno que puede haber facilitado o desencadenado el hecho delictivo concreto. Aspectos que, en muchas ocasiones, pueden ser especialmente importantes. Situaciones en las que, al menos tan importante –sino más- es informar a la Autoridad Judicial sobre la situación y problemática de la víctima, como de las motivaciones y génesis criminológica de la conducta del presunto culpable.

Esos informes podrían contribuir -de manera importante- a la labor de la Autoridad Judicial coadyuvando con ella a:

- Calibrar las consecuencias gravosas que ha generado y que pueda generar la actuación de una persona concreta en situaciones determinadas.
- Tener conciencia real de la peligrosidad del individuo. Asegurar un verdadero éxito en la instrucción del procedimiento.
- Determinar el peligro de la reiteración del hecho delictivo (capacidad del imputado para facilitar la repetición de los actos delictivos).
- Ayudar a determinar la conveniencia de diferentes tipos de prisión preventiva, comunicada, incomunicada...
- Valorar las diferentes medidas cautelares dentro del estudio de su futura reinserción, desde varios aspectos criminológicos.
- Valorar la posibilidad -ante la decisión de la libertad o prisión provisional- de acudir a otras alternativas que puedan compatibilizarse con la tranquilidad de la víctima y los ciudadanos del lugar donde han ocurrido los hechos.

⁽²⁾ Esta primera referencia a la víctima de un accidente o de un delito contra la seguridad en el tráfico, nos permite cerrar el ciclo. Lo comentaremos en el próximo apartado, sin abandonar este "último" enfoque criminológico como perspectiva individual de los aspectos judiciales, en el sentido de que hablamos de infracciones que por su gravedad han adquirido el grado de delito.

En este aspecto el Informe Criminológico puede tener una especial importancia para ofrecer datos relacionados directamente con los aspectos indicados en el citado artículo de la Ley mencionada. Así, pueden ser incluidos en él (entre otros aspectos):

- Sobre el imputado:
 - Antecedentes penales.
 - Antecedentes policiales.
 - Valoraciones del tipo de delincuente.
 - Tendencias criminales.
 - Interrelación con grupos o bandas.
 - Estudio de su arraigo social, profesional, contactos internacionales, etc...
- Sobre las circunstancias del hecho:
 - Análisis pormenorizado del hecho delictivo que ha llevado a la comisión del delito.
 - Variantes del mismo.
 - Valoración.
- Sobre la alarma social: valoración de la alarma social “real” producida, desde varios enfoques:
 - Víctima: Efectos que ha causado el hecho delictivo sufrido. Efectos que produciría en la víctima la adopción o no de la prisión preventiva en el sujeto imputado.
 - Familiares: (con iguales consideraciones que con respecto a la víctima).
 - Entorno social.
 - Conocimiento del imputado.
 - Problemática social del mismo.
 - Temor que puede generar la decisión de no imponerla, en los ciudadanos del entorno.
 - Frecuencia con que se producen los hechos.
- Otros aspectos:
 - Singularidades
 - Riesgos de fuga
 - Posibilidad de ocultación de pruebas

De lo expuesto puede deducirse la vital importancia de la inclusión de la función del criminólogo dentro del organigrama de la Administración de Justicia, ya que con ello:

- Se evitaría un gran número de procedimientos, ya que -a través de la mediación- podría darse un final satisfactorio acordado entre las partes y sin intervención de un tercero.
- Se haría más suave el contacto de los testigos y las víctimas con el proceso judicial, evitando –o al menos aminorando- los efectos de la victimización secundaria.
- Se aliviaría en gran medida el peso de los Jueces y Tribunales en el momento de dictar resoluciones, al poner a su alcance los suficientes elementos de juicio que les puedan descargar del peso moral de practicar el complejo ejercicio de administrar Justicia con la carencia de las herramientas de decisión suficientes.

Las bases de los aspectos legislativos, policiales, administrativos, judiciales, y ahora los criminológicos son genéricas a los diversos ámbitos sociales y vitales. A partir de estas bases nos hemos centrado en el caso concreto de los aspectos del tráfico y la seguridad vial. Es por ello que a continuación, antes de abordar el enfoque victimológico, presentamos un informe criminológico completo sobre un caso de delincuencia de tráfico.

5.3.3 Ejemplos de casos prácticos

5.3.3.1 Caso 1. Informe criminológico de valoración – pronóstico sobre un caso de delincuente de tráfico

Universidad de Alicante

CASO DE J.M.M.M.

1. Antecedentes personales.

Nacido el 10 de junio de 1950 en un pueblo de la provincia de Almería, a la edad de trece años se traslada a Elche junto con su madre y una hermana mayor, ya que su padre fallece en una pelea al parecer motivada por la bebida, y la familia carece de recursos para vivir en el pueblo.

Sin terminar los estudios primarios comienza a trabajar en algunas fábricas de calzado, entregando el sueldo a su madre, sin embargo, sin que ella lo sepa, se queda una pequeña parte para "sus gastos". Los días libres frecuenta bares de la zona norte de la ciudad junto a un grupo de amigos, consumiendo alcohol hasta altas horas.

A los veintiún años se casa con una chica un año mayor que él, y se trasladan a un barrio obrero de clase baja, ya que no disponen de recursos. El matrimonio se mantiene durante quince años, aparentemente sin demasiados problemas, únicamente las peleas "normales" según opinión de los vecinos. A J.M.M.M. se le presenta la oportunidad de trabajar en Brasil y abandona a su mujer.

A los cinco años regresa a España, sin demasiados medios, trasladándose a Monóvar. Tras algunos años alternando trabajos de recolección de uva y períodos sin trabajo, regresa a Elche, donde comienza a trabajar en una fábrica como montador, pero pasados unos meses, comienza a alternar períodos de trabajo con el desempleo. A lo largo de estos años cambia en numerosas ocasiones de vehículo.

En 1997 conoce a una mujer separada con dos hijos (emancipados) y comienzan una relación.

2. Antecedentes delictivos.

23 de junio de 1999	Fuga: colisiona contra un vehículo estacionado marchándose del lugar del accidente, sin que se pueda determinar claramente su autoría. No hay testigos pero la descripción del vehículo coincide con el de su propiedad.
29 de junio de 1999	Denuncia vecinal por tenencia de animales de granja en el patio de su vivienda, provocando ruidos y fuertes olores muy molestos.
27 de octubre de 1999	Es detenido en su vivienda por encontrarse agrediendo a su compañera. Durante su declaración en dependencias policiales, acuden los hijos de la mujer y agreden a JMMM. Según declaración de un vecino durante algunos meses venían oyendo gritos y golpes en la vivienda.
31 de octubre de 1999	Se ve implicado en un accidente con resultado de daños materiales, se da a la fuga, cuando es localizado por la patrulla presenta síntomas de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas (1'17 gr/l).
6 de marzo de 2000	En carnavales está cerca de atropellar a un agente que se encontraba regulando el tráfico y a otras personas que se encontraban disfrutando de los desfiles. Se le realiza la prueba de determinación alcohólica con resultado positivo (primera 1,20 gr/l, la segunda no la puede realizar y solicita extracción de sangre por no encontrarse en condiciones). No presenta el Permiso de Conducir.
31 de julio de 2000	Implicado en un accidente de tráfico, se da a la fuga, siendo localizado al día siguiente. Por las declaraciones de los testigos al parecer iba influenciado por bebidas alcohólicas, pero no se puede determinar la tasa.
14 de octubre de 2000	Implicado en un accidente con resultado de daños materiales, se realiza la prueba de determinación alcohólica con resultado positivo (1'26 gr/l). Se instruyen diligencias por carecer de seguro obligatorio. Tampoco presenta Permiso de Conducir.

28 de diciembre de 2000	Colisiona con un vehículo policial y se le realiza la prueba de determinación alcohólica, con resultado positivo (1'09 gr/l), carece de Permiso de Conducir.
6 de enero de 2001	Implicado en un accidente con resultado de daños materiales, no presenta Permiso de Conducir.
26 de febrero de 2001	No respeta la luz roja de un semáforo y se le denuncia por carecer de Permiso de Conducir y Seguro Obligatorio.
1 de marzo de 2001	Comete una infracción que hace sospechar que circula influenciado por el alcohol, se le practica la prueba con resultado positivo (1'30 gr/l). Carece de Permiso de Conducir y Seguro Obligatorio. Es detenido y trasladado a dependencias policiales por encontrarse en situación de "busca y captura" por orden del Juzgado nº X por un delito contra la seguridad del tráfico.
25 de abril de 2001	Implicado en un accidente en el que colisiona con un vehículo estacionado, con resultado de daños materiales, se le practica la prueba de la alcoholemia con resultado positivo (1'38 gr/l).
4 de noviembre de 2001	Se le denuncia por instalar un puesto de venta ambulante de castañas sin autorización municipal.
4 de febrero de 2002	Implicado en un accidente con resultado de heridos, se da a la fuga, se le localiza dormido en el vehículo y se le practica la prueba de alcoholemia sin que se obtenga resultado alguno ya que no se encuentra en condiciones. Una hora antes había sido atendido por una unidad SAMU, pues al intentar acceder a su vehículo había caído produciéndose heridas en la cabeza.
11 de febrero de 2002	Comete numerosas infracciones por lo que se le detiene practicándosele la prueba de alcoholemia con resultado positivo (1'13 gr/l).
1 de abril de 2002	Comete numerosas infracciones y ante los claros indicios de estar bajo la influencia del alcohol, se le indica que debe someterse a las pruebas de determinación. Puesto que se niega en reiteradas ocasiones es detenido y puesto a disposición judicial.

3. Realización de un Informe Criminológico.

El Juzgado le solicita un Informe Criminológico para determinar la pena o medidas que correspondan en su caso.

El informe debe contener:

- a. Hipótesis explicativas de su conducta.
- b. Pronóstico de reincidencia.

5.3.3.2 Caso 2. Informe criminológico sobre la idoneidad de la concesión de la libertad condicional

1. Demanda recibida.

1.1. Identificación de la demanda.

Se requiere informe sobre la idoneidad de la concesión de la libertad condicional a M. C. S. al cumplirse los requisitos objetivos para ésta. Se plantean dudas, ya que se ha negado sistemáticamente a someterse al tratamiento establecido por la Junta de Tratamiento de la prisión.

1.2. Relación de los hechos.

De acuerdo con la información documental que obra en los expedientes policiales, judiciales y penitenciarios, la síntesis de los hechos es la siguiente:

La noche del 10 de agosto de 2002, M. C. S. provocó la salida de la vía de un vehículo, cuyo resultado fue el fallecimiento de una persona, fruto de las graves lesiones sufridas por los impactos del citado vehículo contra un muro y posteriormente contra un árbol.

Tras el alcance, M. C. continuó su camino hasta que comprobó que su vehículo había sufrido daños que le impedían circular normalmente. Una vez reparada la avería, y tras consumir tres güisquis en un bar, se alejó definitivamente del lugar.

Después de una investigación policial, M. C. fue detenido y juzgado, encontrándose autor de los delitos de homicidio imprudente, omisión del deber de socorro y quebrantamiento de condena (ya que tenía el Permiso de Conducir suspendido).

Por ello, ingresó en prisión, donde la Junta de Tratamiento diseñó una serie de entrevistas para establecer el tratamiento más adecuado. M. C. asistió a la primera cita, pero se negó a que le entrevistaran en más ocasiones, por lo que no se pudo establecer un tratamiento adecuado.

M. C. S., ha solicitado la libertad condicional, por cumplir los requisitos objetivos para ello. Sin embargo, existen ciertas dudas debido a su negativa a someterse al tratamiento y a las numerosas notas desfavorables obrantes en su expediente.

2. Metodología e instrumentos evaluativos empleados.

Para la realización del presente informe criminológico se han empleado las siguientes fuentes de información:

Análisis de la información contenida en los siguientes documentos:

Atestado policial relativo al accidente, en que se incluyen manifestaciones del propietario de un bar de la carretera vecinal donde ocurrió el accidente, descripción de los daños, posible desarrollo del accidente, etc...

- Manifestación de M. C. S.

- Antecedentes policiales y judiciales relativos al implicado.

- Entrevistas personales:

Con M. C. S.

Con la familia de M. C. (padre, madre y una hermana)

Con dos amigos (Juan A. Fernández y Cristina Sánchez)

- Informes:

Médico.

Psicólogo pericial unido al procedimiento judicial.

- Junta de Tratamiento de la Prisión.

- Instrumentos de evaluación:

Test DAS (Driving Anger Scale).

3. Valoración criminológica.

Solicitado, por el Juzgado de X, peritación sobre las circunstancias criminológicas relevantes relacionadas con M. C. S., se redacta el presente informe con el fin de aportar en el mismo los factores, circunstancias y aspectos criminológicos que puedan ofrecer elementos de valoración, y a los efectos del asesoramiento solicitado para la toma de decisión con respecto a la concesión de la libertad condicional.

Se observa en su comportamiento una elevada proyección de su estado emocional en la conducción y escasa atención por los demás. Estos hechos están suficientemente demostrados, no sólo por lo sucedido cuando cometió la infracción penal, sino por lo observado a lo largo de su trayectoria vital.

Ha utilizado la conducción en numerosas ocasiones como expresión de sus frustraciones, y especialmente como salida a la presión familiar y de su entorno laboral.

Como consecuencia de esto último y de la escasa valoración por los demás y por sus derechos, su forma de conducir ha mostrado una clara ausencia de atención, lo que ha provocado constantes situaciones de riesgo para el resto de conductores y viandantes.

No ha mostrado arrepentimiento alguno por sus actuaciones, a las que ha dado muy poca importancia, incluso conociendo las consecuencias de las mismas.

En el plano personal muestra tendencias antisociales, destacando su escaso nivel de eficacia y de control personal, reaccionando inadecuadamente frente al estrés emocional intenso.

Por último, y relacionado con sus tendencias incontroladas, se ha marcado un patrón ascendente y cada vez más preocupante de búsqueda de sensaciones nuevas e intensas.

M. C. presenta un perfil personal congruente con el de un conductor violento que, sin un tratamiento adecuado, puede desencadenar en otra conducta o conductas peligrosas, violentas o agresivas.

4. Conclusiones.

En general, M. C. S. muestra una conducta que podría considerarse como el hábito de la conducta agresiva. Por lo que respecto al pronóstico de reincidencia futura, habría que preguntarse si con sus antecedentes, no mostrar ningún síntoma de arrepentimiento y tras negarse a seguir un tratamiento adecuado, no sería altamente probable que cuando se le presentara la ocasión no manifestase nuevamente conductas agresivas, teniendo en consideración –además– que, hasta ahora, cuando ha tenido oportunidad de cometer el delito o la conducta desviada lo ha hecho.

Desde este punto de vista, y sin un tratamiento creemos que existe una probabilidad muy alta de que M. C. S. reincida en su conducta agresiva. Sin embargo, otra cuestión bien distinta es si este tratamiento debe aplicarse en el régimen cerrado de la prisión. La concesión de la libertad condicional sería posible, si M. C. S. se sometiese a tratamiento fuera del régimen cerrado de la prisión, ese compromiso denotaría una verdadera intención de corregir su conducta, cualquier otra solución, incluida la concesión de la libertad condicional, sería asumir que M. C. pudiese reincidir en cualquier momento en que se presentase la situación.

El análisis criminológico

CASO DE DELINCUENCIA DE TRÁFICO.

A. Los hechos.

La noche del 10 de agosto, MCS, de 31 años, salió de un taller especializado en "tuning"⁽³⁾ y reparación de chapa de vehículos deportivos, de la ciudad de Alicante. Hacía una semana que había sufrido un percance sin demasiada importancia con su vehículo, y pensó que ya que tenía que pasar por el taller, no le vendría mal hacerle algunos arreglos adicionales. Incluso había decidido que lo repintaran porque ya no tenía el color negro intenso de antes, y pidió que le instalaran unas lunas tintadas.

Desde allí, fue a tomar unas copas con unos amigos a los que mostró el coche. Les explicó que la reparación había sido extremadamente cara, pero la inversión merecía la pena. Y el dinero no debía ser problema: ahora tenía sus propios ingresos y no dependía de la asignación de su familia.

Una hora más tarde, circulaba por la carretera nacional 340 en dirección a Elche. Ya llegaba tarde a su cita, aunque no le preocupaba demasiado, cualquiera que le conociera sabía que nunca llegaba puntual.

Al llegar a la altura del punto kilométrico 733 observó como otro vehículo se incorporaba a la circulación procedente de un camino vecinal. Se trataba de un turismo, y por lo que pudo deducir, con cierta antigüedad, diez o quince años al menos. Le llamó la atención la escasa velocidad con la que se incorporaba a la circulación, incluso se vio obligado a reducir la suya. Tuvo que circular tras él un par de kilómetros, sin poder adelantarle debido a la escasa visibilidad y a la densidad de tráfico. Tan alta, que en un momento determinado casi les obligó a detenerse por completo.

⁽³⁾ El origen del tuning se remonta a principios del siglo XX, con modificaciones en modelos como el "Volskwagen Escarabajo" o el Mini Cord. Se basa en la personalización de un automóvil, a través de la potenciación, mediante la modificación de los motores y la adición de spoiler, alerones, luces adicionales, llantas, suspensión baja, etc., para establecer un estilo propio. Los tuner (tal y como se denominan a los que personalizan sus vehículos), pueden gastarse entre los 600 y los 10.000 € en accesorios para estas modificaciones.

Decidió entonces tomar una carretera secundaria en un cruce próximo, viendo con enorme fastidio como el "montón de chatarra" también se desviaba en su misma dirección. Le molestaban sobremanera estos conductores que circulaban a escasa velocidad, sólo con la intención de hacer perder el tiempo a los demás.

En un momento determinado, y debido a la corta distancia que mantenía con el vehículo que le precedía, pudo observar que su conductor era una persona de avanzada edad y que el coche iba cargado hasta los topes con material de construcción. Esto le exasperó aún más: "en lugar de ir con su cacharro molestando a los demás, debía estar en un asilo".

Con los nervios a flor de piel, comenzó a acercarse cada vez más a su parte trasera "haciéndole luces" en repetidas ocasiones. Quería dejarle claro que debía ir más rápido o permitirle el paso. Más tarde, cuando se percató de que el conductor del otro vehículo no tenía propósito de dejarle pasar, comenzó a insultarle y a acercarle excesivamente su vehículo, como tratando de apartarlo físicamente de la carretera. Ya no intentaba adelantarle, quería castigarle. Pensó que se trataba de "otro abuelo obstinado que siempre quiere tener razón". Además eso no le podía pasar a él. Siempre había presumido de llegar el primero a su destino. Ya había ido a Madrid en dos horas y media en tres ocasiones. Todo el mundo lo sabía.

Tras un par de kilómetros circulando de esta manera, incluso intercambiando gestos obscenos e insultos con el otro conductor, decidió que ya estaba bien. Empujó varias veces el ángulo trasero izquierdo del vehículo que le precedía y lo sacó de la carretera. Pudo ver cómo salía por el arcén, pero continuó circulando aproximadamente un kilómetro, hasta que notó que había reventado una rueda y no podía proseguir. No estaba seguro de lo que podía haberle ocurrido "al abuelo", pero le había enfurecido tanto que le estaba bien empleado lo que le hubiera podido suceder.

Se detuvo y comprobó los daños producidos. Tenía un neumático reventado, la óptica derecha rota, algunos roces y la chapa algo hundida. Dejó el vehículo apartado y caminó hasta un bar que no se encontraba muy lejos, a unos veinte minutos a pie. Necesitaba tomar algo, estaba fuera de sí. Cuando se tranquilizó regresó a su vehículo y cambió la rueda.

Había pensado en dar aviso a la Policía, pero le harían la prueba de alcoholemia y eso no le interesaba. Estaba casi seguro que daría positivo, aunque él iba bien. No era la primera vez que conducía en esas condiciones, y salvo en un par de ocasiones en las que iba "pasado", él siempre controlaba. Además, le habían retirado el Permiso de Conducir en otra ocasión por este motivo y aún estaba cumpliendo la condena. En la empresa por supuesto no lo sabían. Y esta vez se enterarían con toda seguridad.

Pensó entonces que lo mejor sería regresar al lugar donde se había producido el "accidente". Calculó que había transcurrido una hora. Y como el camino no era muy transitado, nadie se habría dado cuenta. Si era necesario, llamaría a una ambulancia y se marcharía sin que nadie lo pudiera ver. Pero, cuando estaba aproximándose, pudo ver las luces de la Policía. Dio media vuelta y se marchó.

Tres días más tarde, unos policías locales se presentaron en su casa. Querían hacerle unas preguntas en relación con un accidente de circulación en el que había resultado lesionada de gravedad una persona y que posteriormente falleció. Habían encontrado restos de óptica en el lugar del siniestro, y coincidían con las de su vehículo. Un deportivo del que sólo se habían vendido dos unidades en la ciudad. Una vez comprobada la coincidencia de los daños producidos en su vehículo y los restos de pintura con los del fallecido, detuvieron a M. C. y lo pusieron a disposición judicial.

Posteriormente y por los hechos relatados, M. fue condenado a prisión por un año y multa de doce meses, como autor de un delito de omisión del deber de socorro (artículo 195 del Código Penal)⁽⁴⁾ con una multa de doce meses por un delito de quebrantamiento de condena (artículo 468 del Código Penal)⁽⁵⁾, y a prisión de tres años y retirada del permiso de conducir por el mismo tiempo, como autor de un homicidio imprudente (artículo 142 del Código Penal)⁽⁶⁾

B. Las circunstancias relevantes para la comprensión-explicación criminológica de la conducta.

Se ha recopilado de una forma sistemática la información necesaria para el análisis criminológico, se recogen, tanto antecedentes distantes y próximos, como variables personales y situacionales, resultado de cuya interacción es la conducta delictiva:

⁽⁴⁾ 195. 1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses. 2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno. 3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a un año y multa de seis a doce meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a dos años y multa de seis a veinticuatro meses.

⁽⁵⁾ 468. Los que quebrantaren su condena, medida de seguridad, prisión, medida cautelar, conducción o custodia, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año si estuvieran privados de libertad, y con la multa de doce a veinticuatro meses en los demás casos.

⁽⁶⁾ 142. 1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. 2. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas, de uno a seis años.

	ANTECEDENTES	PERTENECEN A
Disposición a la violencia o acto agresivo	Distantes	<ul style="list-style-type: none"> • Historia personal • Experiencias infantiles • Familia Grupo de amigos • Escuela Entorno • Características de personalidad
Acto violento	Próximos	Factores situacionales Factores contextuales Eventos recientes Contexto social Presencia de un arma Consumo de alcohol o drogas

Recogida de información para el estudio criminológico. Fuente: Elaboración propia a partir de; "Agresión, violencia y delincuencia violenta" de "Principios de Criminología". (V. Garrido, P. Stangeland y S. Redondo, 1999: 490)

Del análisis de toda la información documental disponible, así como del estudio de los datos aportados por las entrevistas personales efectuadas, se puede desprender la siguiente información de interés criminológico.

B.1. Antecedentes remotos o distantes.

b.1.1. Historia personal, variables familiares y escolares.

M. C. S. es hijo único. Recibió una estricta educación de sus padres. Su padre ejercía un alto cargo de una compañía multinacional donde trabajaba intensamente durante horas, por lo que pasaba gran parte de su tiempo en la oficina. Era un hombre al que le gustaba decir que "se había hecho a si mismo", ya que comenzó a trabajar muy joven compatibilizando sus estudios con la jornada laboral. Repetía constantemente a su hijo que el trabajo duro y el esfuerzo eran los únicos medios para alcanzar el éxito. Esto exasperaba a M., ya que atendiendo a estos principios rígidos e inflexibles, se le obligaba a pasar largas horas frente a los libros. A pesar de ello, su paso por la Universidad se prolongó por diez años, tras los cuales obtuvo la licenciatura en Empresariales, después de estudiar en tres universidades.

Una vez finalizados sus estudios, y tras su paso por algunos trabajos en los que no obtuvo mucho éxito, pasó a trabajar como comercial en la empresa de su padre. En principio, tendría un contrato temporalmente hasta que estuviera suficientemente formado. De este modo, podría ir conformando su currículum y ganaría un dinero. No demasiado, pero sí suficiente para sus gastos.

En cuanto al estilo de conducción del padre de M., entrevistas con la madre y una hermana, indican que muestra conductas que podrían considerarse de "road rage". Como las de gesticular de forma grosera, obscena y maleducada, amenazas verbales, etc. Aunque ambas le disculpan ya que alegan que es un hombre muy vehemente en sus convicciones y que cuando considera que tiene razón mantiene su posición hasta las últimas consecuencias.

Las entrevistas con los compañeros de trabajo pusieron de manifiesto las tensiones que soportaba en la oficina. Su padre era el director. Y una persona muy exigente, que ejercía un férreo control sobre todos los empleados. Por este motivo, el jefe de la sección comercial, en la que trabajaba M., trataba de aprovecharse de esta situación, aconsejándole mal y encargándole los clientes menos fieles, desviando de este modo la atención y la carga de los malos resultados hacia el propio M.

En una ocasión, mantuvo una discusión con un compañero del colegio que estaba considerado por todos como el pendenciero de la clase. La cuestión llegó a las manos y terminaron en el despacho del director del centro. Este incidente fue puesto en conocimiento del padre de M., pero su conducta no fue reprendida por el porque consideró que su hijo había actuado correctamente, no dejándose intimidar por los demás.

Otro punto de fricción con su familia fue la adquisición del vehículo. Le frustraba enormemente ver que el dinero no era problema, pero que no podía acceder a un vehículo, ya que su padre insistía en que lo compraría cuando él mismo se lo pudiese permitir.

Antecedentes conductuales.

Cuando tenía dieciséis años fue sancionado por circular con el ciclomotor de un amigo por dirección prohibida. Al darle el alto la Policía, se dio a la fuga. A los pocos metros de iniciada su huida, perdió el control del ciclomotor y chocó contra un vehículo que se encontraba estacionado.

Una vez hizo una apuesta con otros jóvenes: debían circular por un tramo de vía urbana a gran velocidad y acceder a una autovía en sentido contrario hasta la siguiente entrada. Participó con el vehículo de un amigo, y tras consumir drogas e instalar una video cámara para grabar lo que sucediese, iniciaron la competición. Él fue el más rápido, lo que le granjeó la admiración de sus iguales.

En otra ocasión se vio implicado en un accidente de circulación: colisionó con un vehículo que se encontraba estacionado marchándose del lugar. No se pudo determinar claramente su autoría porque no hubo testigos, pero los indicios apuntaban a que se trataba de un vehículo de su propiedad, el cual fue vendido a los dos meses.

En la actualidad, M. se encuentra pendiente de sentencia por una denuncia interpuesta contra él por un incidente en el que, tras quitar a otro conductor el espacio de aparcamiento por el que estaba esperando, terminaron enzarzados en una discusión. Ésta pasó a ser tan elevada de tono que un vecino dio aviso a la Policía, la cual traslado a ambos a dependencias policiales porque habían llegado a las manos y querían presentar sendas denuncias por las lesiones de poca gravedad sufridas.

En su expediente de Tráfico, constan dos denuncias por saltarse semáforos en rojo y tres por no respetar los límites de velocidad.

El primer fin de semana que tuvo un vehículo propio salió a celebrarlo con los amigos. Y, tras tomar algunas copas camino de un pub que se encontraba fuera de la ciudad, fue interceptado en un control de alcoholemia, donde le hicieron la prueba con resultado positivo,⁽⁷⁾ siendo condenado por ello a una pena de multa de cuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor por un año.

⁽⁷⁾ 379. 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 arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses, y en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

b.1.2. Características de personalidad.

1. Temperamentales. (Extraversión, impulsividad, búsqueda de sensaciones).

Desde muy joven mostró poca capacidad para permanecer mucho tiempo quieto, concentrado en algo. Por ello, y gracias a la solvencia económica de su familia, pasó por distintas escuelas y academias especializadas en las más variadas disciplinas: inglés, informática, música, etc. Pero, pese al interés de sus padres porque encontrara alguna afición, no llegó nunca a interesarse realmente por ninguna. Siempre terminaba por dejar de prestar atención en las clases, y comenzaba hablar o a molestar a los demás compañeros.

A los veinte años comenzó a trabajar los fines de semana en el pub de un amigo con la intención de conseguir dinero suficiente para comprar un coche. Cuando llevaba dos meses trabajando gastó lo ahorrado en una bicicleta de montaña, que no llegó a utilizar. En el mes siguiente, siguió gastando lo que ganaba en fiestas, en las que en algunas ocasiones compraba droga. Finalmente, dejó el trabajo porque le recriminaron que pasaba más tiempo bebiendo que detrás de la barra.

Últimamente se había aficionado a la práctica de deportes de riesgo. Sin embargo, no era una persona muy dotada desde el punto de vista físico, por lo que no podía seguir el ritmo de los demás.

En una entrevista con unos amigos, le describían como una persona "rara", "extrabótica" y en algunas ocasiones "solitario" y pesimista. En cuanto a su modo de conducir, manifestaron que conducía siempre muy rápido, pero que en ocasiones era algo inseguro y por ello en numerosas ocasiones había estado cerca de verse involucrado en accidentes.

En cuanto a su predisposición a la adopción de medidas de seguridad con el automóvil, de las entrevistas con el propio M. puede deducirse que tenía una orientación a la baja, es decir, no hacía uso del cinturón de seguridad porque le molestaba, y desconectaba los dispositivos antideslizamiento para poder hacer "trompos", entre otras conductas. En relación a su actitud frente a la seguridad del resto de conductores, mostraba conductas como llevar las luces antiniebla encendidas aún siendo consciente de que molestaba a los demás. Simplemente porque le gustaba.

2. Socio – cognitivas. (Autoestima, empatía, desarrollo cognitivo, expectativas, etc.)

A medida que cumplían la edad para ello, la mayoría de sus amigos obtenían el Permiso de Conducir y circulaban con un vehículo propio, o conducían el de sus padres o hermanos. M. veía como, poco a poco, perdía oportunidades de acceder a un elemento de integración social como es el coche.

Cuando adquirió su primer vehículo, a los veintiocho años, se preocupó porque su equipamiento fuera el mejor que se podía permitir. Le hizo instalar un equipo Hi-Fi de última generación. Quería que se oyera como si estuviera en casa. En cierto modo, podía ser como su "refugio", allí podría escapar de la agobiante presión familiar.

Lo que le decidió definitivamente para elegir el modelo del último vehículo, fue un anuncio en el que se describía como una bestia de la carretera y que hacía alusión al "poder" de su motor, impulsado por 225 caballos y 20 válvulas: "La bestia negra".

En el test DAS⁽⁸⁾ para medir el enfado en el contexto vial, su estilo de conducción quedó definido por: sobrepasar el límite de velocidad incluso en vías residenciales, hacer carreras desde los semáforos con la intención de sobrepasar al conductor que está a su lado, conducir extremadamente próximo al vehículo que le precede para indicarle a su conductor que vaya más rápido o que abandone la trayectoria, impacientarse con un conductor lento en un carril exterior y adelantarle por el interior, hacer sonar el claxon para indicar su fastidio a otro conductor, llegar a enfadarse con otro conductor y perseguirle e intentar adelantar a alguien al que no se lo ha anunciado señalizando en un giro por la izquierda.

B.2. Antecedentes próximos.

b.2.1. Factores situacionales.

En su declaración a la Policía manifestó que su intención no era sacarlo de la carretera. Que únicamente quería pasar porque iba muy despacio, y que "chocó contra el otro vehículo". También dijo que no se dio cuenta que el otro conductor se había salido de la carretera, pero que en cualquier caso merecía una lección. Y que era función de la Policía no permitir que individuos como ese circularan por las calles. Además, lo que debían hacer era detener a los delincuentes y no a personas normales como él, que sólo había tenido un accidente.

Los hechos se produjeron en una vía sin iluminación, donde la intensidad de tráfico era muy baja, con pocas posibilidades de que fuera M. visto en su huida y por lo tanto su anonimato estaba prácticamente garantizado.

b.2.2. Factores contextuales (eventos recientes, consumo de alcohol o drogas, etc.)

Había consumido una cantidad indeterminada de alcohol con sus amigos, suficiente como para "ponerse a tono" y afrontar la entrevista de trabajo con garantías. Él sabía que cuando bebía era más locuaz y se sentía más tranquilo.

La noche en la que se produjo el "accidente" la temperatura era muy elevada, hacía mucho calor incluso para el mes de agosto.

Debido a su trabajo de comercial en una multinacional, el hecho de no poder hacer uso de su vehículo durante varios días le había provocado algunos trastornos. El que más le molestaba era trabajar en las oficinas de la empresa más tiempo del necesario. Siempre procuraba trabajar el menor tiempo posible en ellas. Allí le podían controlar y eso no le gustaba.

Debía conseguir el contrato de venta de una importante partida de productos. La primera operación en la que participaba solo y en la que, además, habían fracasado otros. Su director comercial le dijo que habían perdido mucho tiempo con ese cliente, por lo tanto no esperaban mucho de la reunión. Pero él conocía cual era el mejor modo de ablandar su voluntad. Había solicitado fondos "extra" para cerrar el trato en un "club" próximo a la ciudad.

El día elegido para la entrevista desde luego, no era el más adecuado. El cliente no podía verse con él entre semana, por lo que habían quedado el sábado. Él tenía costumbre de salir ese día de la semana y el cliente de trabajar, y le molestaba tanta obsesión por el trabajo.

⁽⁸⁾ Driving Anger Scale (DAS) – (Daffenbacher, Oetting, y Luch, 1994), en "La agresividad en la conducción: Una visión a partir de las investigaciones internacionales" Attitudes. (Alonso et al. 2002), pág. 67

C. La Explicación criminológica.

C.1. Teorías criminológicas aplicables.

1. Frustración-agresión. (Dollard, Millar y Berkowitz). La agresión es una respuesta a la frustración. Esta agresividad puede ser directa hacia quien produce la frustración, o indirecta, ejerciéndola hacia terceras personas u objetos.
2. Disciplina familiar. Existe una fuerte relación entre la severidad de los castigos impuestos por los padres en la infancia y la agresividad de los futuros conductores. El apego a los padres, las aspiraciones sociales, la participación en actividades convencionales y la conciencia de que la Ley debe respetarse, son factores de protección frente a acciones delictivas o desviadas.
3. Extraversión-neuroticismo (Eysenk). Los neuróticos pueden ser explosivos. Los conductores más peligrosos entran dentro de los extravertidos-neuróticos. Éstos saltan a la mínima, y por su extraversión no prestan la necesaria atención, aunque se fijen en muchas cosas.

C.2. Explicaciones sobre la predisposición al delito.

c.2.1. Conducción agresiva.

En tiempos primitivos el enfrentamiento con el riesgo constituía frecuentemente una cuestión de vida o muerte. En la actualidad, y en las llamadas sociedades desarrolladas, esto ya no es así, por lo que el hombre se procura riesgos artificiales para sus momentos libres⁽⁹⁾ deportes de aventura, parques de atracciones o la conducción arriesgada de vehículos y la borrachera de la velocidad.

Otros, sin embargo, buscan en la conducción de un automóvil olvidar las dificultades diarias. La embriaguez del peligro, el juego con su cuerpo y su vida, y desgraciadamente con la de los demás⁽¹⁰⁾, les proporciona una vía de escape, que se traduce a su vez en conducción agresiva e incluso "road rage", término que vendría a indicar violencia extrema en la carretera.

La definición de conducta agresiva no es una tarea fácil, han sido numerosas las instituciones y autores que han tratado la cuestión desde las más variadas perspectivas. Recurriendo a la literatura científica, y concretamente al estudio más reciente publicado en nuestro país por Alonso et al. (2002), podemos encontrar, entre otras, las siguientes definiciones de ella:

"... una conducta real o deseada que el infractor (o delincuente) considera que hará daño físico o psicológico a la víctima y que la víctima experimenta como tal⁽¹¹⁾" (Hamber, 1980, en Alonso et al. 2002).

"... la conducción de un vehículo a motor poniendo en peligro o con probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades" (NHTSA. En Alonso et al. 2002)

"Una conducta de conducción es agresiva si es deliberada, de modo que incrementa el riesgo de choque y está motivada por la impaciencia, molestia (fastidio), hostilidad y/o intento de ganar tiempo⁽¹²⁾" (Tasca, 2000, en Alonso et al.).

(9) "Estudios sobre la delincuencia en el tráfico". Wolf Middendorff. Espasa Calpe. 1976.

(10) "La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales". Francisco Alonso et. al. Cuadernos de Reflexión Attitudes. 2002

(11) "La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales" Cuadernos de Reflexión. Attitudes. Pág. 74.

(12) "La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales". Francisco Alonso et al. Pág. 76

C. La Explicación criminológica.

La mayoría de estos enunciados, recogen como elemento común el resultado de la conducción agresiva. Es decir, la puesta en peligro de otras personas. Sin embargo, ¿qué conductas debemos considerar como agresión en la conducción?

Diversas investigaciones han tratado este punto. Un estudio realizado por Parker, Lajunen y Summala, amplió y mejoró otro realizado por Lajunen et al. (1999), en el que se pretendía establecer qué acción de otros conductores era considerada como agresiva, arrojando los siguientes resultados⁽¹³⁾:

Conductas que provocan más enfado entre los conductores de Finlandia, Países Bajos y Gran Bretaña, por orden decreciente.

+++++	Otro conductor se cruza para aparcar en un hueco por el que el encuestado estaba esperando.
++++	Alguien conduce detrás del encuestado con las luces largas.
+++	Alguien conduce sin mantener la distancia de seguridad respecto al parachoques trasero del encuestado.
++	Alguien acelera cuando el encuestado intenta adelantarlo.
+	El encuestado tiene que esperar porque otro conductor es lento para aparcar.
+	El encuestado tiene que esperar porque otro conductor es lento para iniciar la marcha tras el cambio de semáforo.

Fuente: Alonso et al. 2002:79.

Otro interrogante que debemos plantearnos: ¿es preocupante este fenómeno como nueva forma de criminalidad? En opinión de Alonso et al. (2002), la percepción de la importancia de la conducción agresiva como problemática social muestra una valoración muy alta por parte de la población española⁽¹⁴⁾.

Por lo tanto, parece claro que estamos ante el desarrollo de nuevos tipos de delincuencia en la que los patrones de historias personales, no se parecen a los antiguos modelos, a su educación, nivel económico, etc.

Pero ¿cuál es el elemento diferencial que caracteriza a este tipo de agresión? Desde la aparición de las primeras armas (como elemento de despersonalización), la violencia ha sido una característica de la raza humana. En este sentido, podríamos considerar el vehículo a motor como un arma magnífica, ya que para este tipo de agresión la fuerza humana se ve enormemente amplificada por una máquina.

Las tendencias o propensiones que muestran los seres humanos hacia la agresividad interaccionan con el ambiente social⁽¹⁵⁾. Como resultado de esa interacción puede producirse o no la conducta agresiva.

(13) "La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales". Francisco Alonso et al. Pág. 79

(14) "La agresividad en la conducción. Una investigación a partir de la visión de la población española. Alonso et al. Pág. 160.

(15) "Principios de Criminología" Garrido, V., Stangeland, P., Redondo, S. 1999 (259)

El conductor utiliza su forma de conducir como expresión de sus características de personalidad, actitudes y motivaciones. Por lo tanto, la violencia en las carreteras es un producto de controles sociales y personales debilitados, que pueden interactuar con las circunstancias ambientales que inducen a la activación, tales como la congestión del tráfico, las presiones del trabajo o las tensiones familiares" (Thompson, 1990, en Attitudes, Alonso et al. 2002).

El hecho de que la conducción se convierta en agresiva o no, tiene que ver con que los sentimientos agresivos son en su mayor parte reprimidos y contaminados con sentimientos de culpa.

Por otra parte, no debemos olvidarnos que para el ser humano también existe la denominada agresión útil. Ésta se ve muy reforzada cuando ayuda directamente a las personas a obtener dinero, atención, sexo, poder, privilegios o estatus. Además, estos comportamientos se ven vicariamente reforzados.

La conducción es una actividad emotiva, y el coche una posesión privada y simbólica que es capaz de provocar una ofensa personal y defensa territorial⁽¹⁶⁾. Esto es lo que le ha ocurrido a M. C.. Hay que observar que todavía no se ha emancipado, el coche es por lo tanto, su única y más importante posesión temporal (recordemos que ha esperado mucho para conseguirlo), concentrando en él todos sus instintos territoriales.

Otros aspectos asociados a la conducción agresiva son⁽¹⁷⁾:

- Anonimato
- Características del trayecto (duración, distancia, condiciones físicas y condiciones del tráfico)
- Características demográficas del vehículo y conductor.
- Experiencia del conductor.
- Personalidad.
- Frustración.
- Impulsividad.
- El humor.
- Tendencia al enfrentamiento en diversas áreas de la vida.
- Tensión laboral.
- Búsqueda de sensaciones.
- La agresión física.
- Locus de control.
- El estrés.

c.2.2. Los conductores agresivos.

La investigación se ha esforzado por establecer el perfil de un conductor agresivo, con fines evidentemente preventivos. Según la NHTSA⁽¹⁸⁾, estos se caracterizan por:

(16) Alonso et al. Ob. cit. 162

(17) Alonso et al. ob. cit. 68

(18) Alonso et al. Ob. cit 86 NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration perteneciente al Departamento de Transporte de Estados Unidos)

Una elevada proyección de su estado emocional en la conducción y su escasa atención por los demás, características que convierten la conducción en una clara expresión de sus frustraciones. Realizar actividades distractoras durante la conducción, tales como comer y beber mientras conducen, lo que supone una clara ausencia de atención.

Crear una grave situación de peligro y una de las principales causas de accidentes graves al conducir habitualmente "pisando los talones".

Siempre intentar ganar tiempo, adelantando a otros vehículos, lo que les obliga a realizar frecuentes e innecesarios cambios de carril.

Hacer caso omiso a cualquier obstáculo que se interponga en su camino, lo que supone saltarse los semáforos en rojo y desatender los controles de tráfico.

Circular excediendo la velocidad, al realizar carreras y competiciones, sobrepasar los límites establecidos, circular demasiado rápido para las condiciones del tráfico o zigzagueando.

Por otra parte, Alonso et. al. establecen un perfil del conductor peligroso unánimemente aceptado por la literatura científica⁽¹⁹⁾:

- Manifiesta tendencias antisociales y violentas.
- Desajustado e incontrolado.
- Escaso nivel de eficacia y de control personal.
- Incapaz de reaccionar adecuadamente frente al estrés emocional intenso.
- Busca sensaciones nuevas e intensas.

Uno de cada cuatro conductores puede considerarse peligroso por ser impulsivo, estar estresado, tener poca paciencia, competir contra si mismo, contra el tiempo y contra los demás⁽²⁰⁾.

Reforzando este último punto dentro de las disposiciones agresivas, Garrido, Stangeland y Redondo (1999) establecen las siguientes características para los psicópatas⁽²¹⁾, baja activación del sistema nervioso central que aumenta la necesidad de recibir estimulación exterior, lo que provoca el típico patrón de conducta de búsqueda de sensaciones. Este bajo nivel de activación impide que se anticipen sentimientos de ansiedad frente a posibles estímulos aversivos que pueden recibir por cometer actos antisociales.

Por lo visto hasta ahora, se podría decir que M. C. cumplía con el perfil de conductor agresivo o al menos peligroso:

Manifiesta escasa atención por los demás: por los datos que se nos ofrecen en las entrevistas en repetidas ocasiones ha ignorado los derechos de los demás usuarios de la vía, se anticipó estacionando en un lugar por el que otro estaba esperando, no le preocupa llegar tarde a sus citas, etc.

Estima como menos probables y menos graves las consecuencias adversas de sus acciones: cuando ve que el vehículo del otro conductor se sale de la vía, no piensa que el otro conductor pueda sufrir heridas o que éstas sean de gravedad, lo que parece muy probable tras una salida de la vía.

⁽¹⁹⁾ Alonso et al. Ob. cit. 112

⁽²⁰⁾ Alonso et al. ob. cit. 138

⁽²¹⁾ Garrido, Stangeland y Redondo, ob. cit. 286

Cuando circula con motivo de una competición con unos amigos en contra dirección, no le preocupa colisionar con un vehículo de frente, cuestión que fácilmente puede producirse si además tenemos en cuenta el estado en el que conducian.

Por otra parte, la literatura científica ha descrito ampliamente que un comportamiento agresivo precoz correlaciona con conductas similares en edades más avanzadas⁽²²⁾ y en el historial de M. encontramos diversos comportamientos de esta índole.

c.3. La decisión individual.

La probabilidad de que un individuo concreto exhiba una conducción agresiva, es como ya hemos visto, la suma de la probabilidad de sus características personales y las características de situación concreta de la conducción. La misma acción en escenarios diferentes puede considerarse agresiva o no⁽²³⁾.

Generalmente la situación va aumentando en peligrosidad y violencia, de modo que pueden establecerse unas zonas de agresividad. Un continuo entre enfado y agresión, que habitualmente comienza con insultos a los que siguen las amenazas y una escalada en el conflicto verbal hasta que se finaliza con el ataque físico y violento (Blackburn, 1993).

La secuencia de esta escalada podría ser⁽²⁴⁾:

- Primera: se producen gestos, insultos o muecas.
- Segunda: Intercambio reiterado de estas conductas con disminución de la conciencia de otras entradas sensoriales con deterioro del razonamiento.
- Tercera: conductas manifiestas de provocación para el otro conductor, haciéndole luces, acosándole irrumpiendo en la trayectoria de su vehículo, deteniéndose abruptamente frente a él.
- Cuarta: se puede llegar a agredir físicamente y de forma intencional al conductor de otro vehículo.

La base explicativa de la conducción agresiva puede resumirse en los siguientes puntos:

La proximidad de otros vehículos cuyas maniobras pueden percibirse como amenazantes.

El alto nivel de estrés y activación que se tiene en la conducción.

La baja posibilidad de recibir una sanción tras la transgresión de una norma.

La fácil y rápida huida de una situación violenta amparada en el vehículo y en su anonimato.

c.3.1. Variables de personalidad.

La extraversión, la impulsividad, la búsqueda de sensaciones relacionadas con bajos niveles en los procesos de activación (...) y que llevan al sujeto a la búsqueda de estimulación externa, unido a una menor reactividad ante estímulos asociados al castigo que se refleja en el constructo ansiedad, son las características que mejor sirven para diferenciar a sujetos delincuentes y no delincuentes y aparecen como fuertes predictores de la conducta antisocial⁽²⁵⁾.

(22) Garrido, Stangeland y Redondo, ob. cit. 500

(23) Alonso et al. ob. cit. 148

(24) Alonso et al. ob. cit. 164

(25) Criminología Aplicada II. Rechea C. et al. 256

El conductor ansioso es más vulnerable a cometer un error, a responder de forma inadecuada debido a un foco de atención limitado, a un proceso de enjuiciamiento erróneo sobre lo que se observa por una estereotipación (por ejemplo, etiquetando a otro conductor, como es el caso de las mujeres, los taxistas, los vehículos viejos y la gente con aspecto desarreglado, que son especialmente maltratados) y a una conducta impulsiva⁽²⁶⁾.

La conducción emocionalmente alterada impone a los demás el nivel asumido de riesgo para uno mismo⁽²⁷⁾. Estos estados emocionales alterados interfieren la percepción objetiva y llevan a pensamientos falsos, erróneos y sesgados. Asimismo, producen una disminución del autocontrol así como del juicio y la toma de decisiones.

El comportamiento de M. C. responde a estos indicadores. Su decisión es claramente inadecuada ya que se toma en un momento de gran tensión, a la que se añaden otras circunstancias como la estereotipación del otro conductor, necesidad de llegar a un lugar (agresión útil), etc.

El hecho de conducir puede contemplarse como una conducta más. Al hacerlo antisocialmente con un vehículo de motor, aumentamos la probabilidad de que se produzcan consecuencias "negativas" por el virtual peligro que representa el uso y la potencia de la máquina.

c.3.1.1. Extraversión.

El "Diccionario de Criminología" (V. Garrido y A. Gómez) define extraversión como: Rasgo de personalidad caracterizado por la orientación hacia el mundo exterior, la sociabilidad y la impulsividad. (...) Un sujeto extravertido es el que suele manifestar mayor desinhibición conductual y menor susceptibilidad al condicionamiento.

Según la teoría de Eysenck son las tres dimensiones psicológicas (extraversión, neuroticismo y psicoticismo) las que determinan un comportamiento delictivo. Un individuo con un alto componente de neuroticismo, mostrará gran inquietud y desajuste emocional. En él, las emociones se activan antes y tardan más en disiparse⁽²⁸⁾. Igualmente, encontramos que la dimensión extraversión es alta en los delincuentes impulsivos, activos. No pueden permanecer mucho tiempo quietos, concentrados en algo y se muestran amantes de los riesgos.

El sujeto extravertido necesitará buscar emociones intensas y variadas e implicarse en situaciones arriesgadas que le permitan mantener su "tono hedónico"⁽²⁹⁾ en un nivel aceptable. Esto es exactamente lo que nos muestra constantemente M. C. En las entrevistas mantenidas nos dice que practica deportes de riesgo y hemos visto en sus antecedentes que establecía competiciones de velocidad y que incluso circulaba contra dirección. Por otra parte, el coche debemos entenderlo como un símbolo, una afirmación de sí mismo y por ello, proyecta en su forma de conducir esta constante búsqueda de riesgo.

Del mismo modo y en relación con la frustración que se observa en M. C., Alonso⁽³⁰⁾ nos indica que en la personalidad extravertida hay un umbral de frustración más bajo, lo que, determinará una mayor propensión a responder con maniobras agresivas, tal y como ha sucedido.

(26) Alonso et al. ob. cit. 167

(27) Alonso et al. ob. cit. 142

(28) Eysenck en Garrido, Stangeland y Redondo, ob. cit. 327

(29) Rechea et al. ob. cit. 257

(30) Alonso et al. ob. cit. 174

c.3.1.2. La impulsividad.

El "Diccionario de Criminología" (V. Garrido y A. Gómez) define impulsividad (Impulsiveness) como: Tendencia del sujeto a reaccionar de forma inmediata, irreflexiva y asistemática, sin considerar las consecuencias de sus actos. (...) Los impulsivos se caracterizan por un menor tiempo de latencia antes de emitir una respuesta al estímulo y una menor precisión en la misma. Numerosos estudios apuntan hacia una evidente falta de autocontrol o, lo que es lo mismo, una tendencia a actuar de forma impulsiva, como característica de muchos delincuentes. Esta impulsividad puede considerarse el resultado del fracaso en insertar una fase de reflexión entre el impulso y la acción, consecuencia de la ausencia de un análisis cognitivo de la situación. Típicos trastornos impulsivos son la cleptomanía y la piromanía, la ludopatía, así como los de tipo explosivo (actos de violencia y agresividad ejercidos sobre los demás sin necesidad de que exista provocación alguna).

Los individuos con patrones de búsqueda de sensaciones (Zuckerman, 1979) se caracterizan por "la necesidad de experiencias y sensaciones variadas, nuevas y complejas y por el deseo de comprometerse en riesgos físicos y sociales a fin de lograr tales experiencias". Las personas que puntúan alto tienen aversión por las actividades rutinarias y tienden a implicarse en experiencias que son intensas e impredecibles. De acuerdo con ello, no es sorprendente que las diferencias en búsquedas de sensaciones se relacionen con diferentes tipos de "conducta problema" en la adolescencia, tales como el consumo de drogas, las actividades arriesgadas (ejemplo, conducir bajo los efectos del alcohol) o diferentes actividades antinormativas⁽³¹⁾.

En este sentido, según Gottfredson y Hirschi la falta de autocontrol también explica "comportamientos análogos" a la delincuencia como beber, consumir drogas, e incluso la mayor propensión a tener accidentes⁽³²⁾.

Abundando en ello Garrido, Stangeland y Redondo⁽³³⁾ indican que el delito no es una consecuencia automática de la falta de autocontrol. Este puede manifestarse de formas diversas como el comportamiento arriesgado en la conducción de automóviles.

Personas con elevado nivel de autocontrol:	Por el contrario, las personas con bajo nivel de autocontrol:
Saben diferir las gratificaciones.	Recompensas inmediatas.
Suelen ser esforzadas.	Fácil obtención.
Tienden a ser prudentes con su conducta.	Gustan de la aventura.
Desean beneficios a largo plazo.	Inestables en sus relaciones humanas.
Suelen planificar sus acciones.	Carecen a menudo de habilidades académicas.
No son ajenas al sufrimiento de otras personas.	Carecen de habilidades para la planificación de su conducta.

⁽³¹⁾ Garrido, V., Stangeland, P., Redondo, S., ob. cit. 260

⁽³²⁾ "Teorías Criminológicas", Cid y Larrauri. 194

⁽³³⁾ Garrido, V., Stangeland, P. Redondo, S., ob. cit. 406

Sopesan los riesgos de su comportamiento. Son egocéntricos.
Son insensibles.
No suelen considerar las consecuencias de su comportamiento.

Fuente: Principios de Criminología. 405 Garrido, V., Stangeland, P. y Redondo, S.

Podemos concluir entonces, que la impulsividad genera agresividad, o al menos una disposición para reaccionar de modo agresivo en situaciones negativas en la carretera⁽³⁴⁾. Las personas impulsivas tienden a actuar en un momento determinado de modo imprevisto, sin considerar todos los aspectos de la situación y las posibles consecuencias de la conducta. Por lo tanto, es posible que las personas impulsivas sean más propensas a interpretar la conducta de otros conductores como una provocación y responder de acuerdo con esta interpretación. En este sentido, Berkowitz indica que se produce la agresión cuando es interpretada como enojo.

En el caso estudiado, M. C. interpretó como una provocación el que el otro conductor no le dejara paso. Y esto generó una serie de reacciones impulsivas que determinaron la acción final en la que impulsó el vehículo de su "oponente" fuera de la carretera.

c.3.1.3. La frustración.

El "Diccionario de Criminología" (V. Garrido y A. Gómez) define frustración (frustation) como: Estado en el que se encuentra quien se ve privado de satisfacer un deseo o expectativa. Generalmente, el individuo suele reaccionar de forma agresiva ante el sentimiento de frustración, según la teoría de Dollard y Miller (Frustration and Agresion, 1939), aunque también suele elaborar mecanismos de defensa.

La frustración abarca una amplia gama de hechos muy variables y les ocurre a personas muy distintas entre sí. Y con estilos y niveles de organización de la personalidad muy diferentes. Sin embargo, "la frustración no es una condición suficiente ni necesaria para la agresión, pero sí claramente facilitadora" (Rapaport, 1992).

En su relación con el tráfico, Middendorff⁽³⁵⁾ citando a Kruse indica que el accidente constituye una fuerte carga, una situación de frustración, que deja poco tiempo para reflexionar y con reacciones que discurren automáticamente y que no permiten ningún control de la realidad.

La congestión indudablemente es un aspecto fundamental que desencadena, en interacción con otras influencias personales, ese estrés y esa tensión que facultativamente puede conducir a un cuadro agresivo⁽³⁶⁾. Si un conductor espera realizar un trayecto en 10 minutos y le lleva 30 minutos, la frustración aumenta.

Además, del mismo modo se indica que el displacer, al no alcanzar las metas, se incrementa cuando la conducta frustrante se interpreta como controlable. (Berkowitz).

La frustración que presentan algunos conductores escala en el anonimato del automóvil y expresa su agresividad sobre cualquiera y en cualquier momento. Sus emociones son cada vez más altas, a la vez que el interés por otros conductores es más bajo⁽³⁷⁾.

(34) Alonso et al. ob. cit. 124

(35) "Criminología del tráfico" Middendorff. 82

(36) Alonso et al. ob. cit. 152

(37) Alonso et al. ob. cit. 38

Por otra parte, la agresión constante es más frecuente en personas que han crecido bajo condiciones negativas, de persistente frustración, por lo que han debido desarrollar una agresión defensiva. La agresión pasa entonces a ser un derivado de la hostilidad y el resentimiento.

Se ha demostrado que aquellos conductores que llevan a cabo una forma leve de agresión, frecuentemente llevan a cabo formas más graves de agresión cuando otros conductores son percibidos como fuente de frustración⁽³⁸⁾.

En este sentido, la conducta agresivo-competitiva siempre se dirige contra otra persona y está motivada por acciones negativas. Por ejemplo, la frustración, el enfado y/o el desprecio.

A lo largo de la descripción del caso de M. C., se observa que se trata de un individuo frustrado (con un historial de agresiones leves provocadas por la frustración) que se encuentra en una situación frustrante, lo que provoca la agresión amparada por el anonimato del automóvil.

c.3.1.4. El alcohol y las drogas.

La delincuencia y el consumo de alcohol o drogas, suponen estilos de vida antisociales interrelacionados. Sin embargo, la presencia del alcohol -por sí sola- raramente es suficiente para explicar los delitos violentos⁽³⁹⁾.

El alcohol junto con las drogas pueden también ser relevantes en los llamados "delitos de estatus" o por razón de edad, como huir de casa, entrar en establecimientos prohibidos, etc...

La relación entre el consumo de alcohol y la delincuencia está bien documentada. En general, provoca tres tipos de efectos:

- Intensificador de emociones.
- Desinhibición.
- Efecto desorganizador de funciones cognitivas (menor capacidad de abstracción)⁽⁴⁰⁾

El consumo de alcohol y drogas se utiliza como variable predictora de reincidencia en numerosas escalas de evaluación de riesgo para jóvenes delincuentes⁽⁴¹⁾.

La conclusión más compartida es que las conductas antisociales, como la delincuencia, el consumo de alcohol y drogas y el comportamiento violento, forman parte de un síndrome de desviación más general que se manifiesta de formas variadas a lo largo del tiempo y que está originado por un complejo grupo de factores entre los que se incluyen, tanto las características personales y sociales del individuo, como las variables contextuales.

c.3.2. El ambiente familiar.

Una de las evidencias criminológicas mejor documentadas por la investigación es que los jóvenes delincuentes se hallan menos vinculados a sus padres que los jóvenes no delincuentes⁽⁴²⁾.

⁽³⁸⁾ Alonso et al. ob. cit. 108

⁽³⁹⁾ Garrido, V., Stangeland, P., y Redondo, S., ob. cit. 507

⁽⁴⁰⁾ "Principios de Criminología". Vicente Garrido, Santiago Redondo, Per Stangeland. Pág. 480.

⁽⁴¹⁾ Garrido, V., Stangeland, P., y Redondo, S., ob. cit. 504

⁽⁴²⁾ Garrido, V., Stangeland, P., y Redondo, S., ob. cit. 231

Neremberg también considera una conexión familiar con el desorden, en el sentido de que un niño que crece con alguien que muestra "road rage", crea una predisposición a desarrollar después las mismas conductas⁽⁴³⁾. En este sentido, parece como si se hubiera establecido una norma cultural en la carretera,... la cultura del no respeto. El origen de esta "cultura" radica en que los niños aprenden esta conducta de sus padres, de los dibujos animados y de los medios de comunicación (Goehrin, 1998).

La evidencia empírica disponible acentúa la importancia de diferentes fuentes de influencia, que tienden a inscribirse fundamentalmente en los ámbitos familiar, grupal, escolar y personal. Se considera que la familia tiene un papel fundamental sobre la conducta desviada.

Si la agresividad forma parte de los patrones de conducta habituales en la familia, el niño no sólo carece de experiencias socializadoras adecuadas o de modelos prosociales de los que aprender, sino que tiene más oportunidades de imitar las respuestas violentas predominantes de su entorno y adaptarlas a su repertorio conductual⁽⁴⁴⁾.

Relaciones familiares inapropiadas (especialmente en lo referente a la falta de atención y ayuda materna) favorecen el inicio de carreras delictivas juveniles.

Por otra parte, cuanto más temprano empiezan, más intensidad delictiva tienen cuando llegan a adultos.⁽⁴⁵⁾ Por el contrario, cuanto mayor sea la integración de los jóvenes dentro de la propia familia hay una menor probabilidad de delincuencia. En este sentido, Loeber y Stouthamer-Loeber (1986), indican como variables para predecir la delincuencia, una disciplina demasiado dura. En el mismo sentido Farrington apunta (1973)⁽⁴⁶⁾.

- Los jóvenes sólo delinquen si no les importa la opinión de sus padres (Hirschi)⁽⁴⁷⁾. Hipótesis empíricas:
- El joven que está afectivamente vinculado e identificado con los padres y maestros no es proclive a la delincuencia.
- El joven que tiene aspiraciones y expectativas laborales no es proclive a la delincuencia.
- El joven que comparte la creencia en la necesidad de respetar la Ley no es proclive a la delincuencia.

c.4. El paso al acto

¿Cuál es el detonante de estas conductas?. La mayoría de las conductas agresivas en la conducción son causa del propio mal humor⁽⁴⁸⁾. Uno de los determinantes más importantes de si la persona incurre o no en una conducta agresiva es el estado emocional del conductor. Sin embargo, la conducción agresiva está detonada por variedad de estímulos: acciones de otro conductor, congestión generada en el tráfico, etc.

En el caso de M. C., se dan una serie de condicionantes que precipitan el paso al acto:

Mal humor, por tener que trabajar un día que él piensa que debe dedicar al ocio.

⁽⁴³⁾ Alonso et al. ob. cit. 98

⁽⁴⁴⁾ Garrido, V., Stangeland, P., y Redondo, S., ob. cit. 489

⁽⁴⁵⁾ Garrido, V., Stangeland, P., y Redondo, S., ob. cit. 300

⁽⁴⁶⁾ Rechea et al. ob. cit. 248

⁽⁴⁷⁾ Cid et al. ob. cit. 187

⁽⁴⁸⁾ Alonso et al. ob. cit. 142

Prejuicios establecidos respecto al conductor que invade su espacio en la carretera. Recordemos que, según el estudio de *Attitudes* de Alonso et al., la respuesta agresiva suele ser más negativa ante colectivos como taxistas, o frente a aquellos que están conduciendo un coche viejo o con determinadas matrículas.

Congestión del tráfico. Garrido, Stangeland y Redondo describen entre las situaciones que con mayor frecuencia provocan agresión, la aglomeración. Cuando los animales se mueven con proximidad entre ellos, aumentando su densidad y masificación, la agresión crece de manera exponencial. Wilson mantiene que un modo de disminuir la agresión en la especie humana sería diseñar densidades geográficas y ambientes sociales menos aglomerados.

Calor. La temperatura ambiental alta incide.

5.4 Las víctimas de los accidentes de tráfico frente al sistema legal

Cuando hablamos de víctimas de accidentes de tráfico, ineludiblemente debemos mencionar a los “delincuentes de tráfico”, la utilización de este término tal vez genere la impresión de inadecuada o cuanto menos exagerada, y aunque ni desde el derecho, ni desde la criminología tradicional, se ha dado la suficiente importancia a la delincuencia de tráfico, a tenor de las escasas publicaciones e investigaciones en la materia, ésta representa en la actualidad entre el 30% y el 40% de las causas judiciales.

Esta sorpresa, puede deberse, al carácter cotidiano de estos delitos; los asumimos como algo que nos puede suceder a todos como participantes en el tráfico, en el que somos delincuentes y víctimas potenciales. Por ello, les restamos importancia, y los convertimos en “pecados veniales” menos reprochables que un robo o una estafa, aunque sus consecuencias puedan ser más graves. Resulta por tanto, cuanto menos curioso el carácter secundario de estos delitos, teniendo en cuenta el grado de especialización que requiere su investigación, el gran volumen de causas que genera y la gran dificultad que se encuentra para llegar a la verdad real de cada uno de ellos.

Ciertamente, como escribiera Conan-Doyle, “el crimen ordinario es con frecuencia el más misterioso”. Pero no es el delincuente el único desconocido en este fenómeno del tráfico, la víctima, especialmente desde su vertiente no física, también se presenta como una figura poco estudiada.

La preocupación por el papel que desempeña y sobre todo, por la situación en que queda después de él, es relativamente reciente en el ámbito de los llamados “delitos comunes”; su persona y su rol, no fueron objeto de estudio por los criminólogos hasta finales de los años 60, mientras que el derecho penal, de vocación retribucionista, sólo se había preocupado por castigar al autor del delito, obviando la reparación efectiva del daño padecido.

El ordenamiento jurídico español apenas considera la situación de la víctima. Sólo desde hace unos pocos años, las oficinas de “Ayuda a la víctima” y otros centros especializados en atención a mujeres o niños, están empezando a paliar esta situación aunque de forma deficiente. Especialmente en el caso de los accidentes de circulación y la delincuencia de tráfico, al menos desde lo que entendemos debe ser un servicio de estas características. Resulta interesante estudiar a las víctimas de los accidentes y la delincuencia de tráfico desde la perspectiva de la relación entre ambos, ya que tienen implicaciones muy peculiares. En principio, como hemos comentado anteriormente, presentan un rol claramente intercambiable, por lo que resulta más difícil disociar la llamada “pareja criminal”.

Podemos observar tres grandes grupos de accidentes viéndolo desde este prisma:

5.4.1 Víctima-delincuente, culpable-inocente

En el primer grupo encontraríamos aquellos sucesos en los que la víctima aparece más o menos clara, pero el delincuente o victimario no se encuentra tan claramente definido. El papel de uno y otro va a venir determinado por un proceso, que, según la gravedad del hecho, va a ser más o menos dilatado en el tiempo y va a ser atendido por una u otra instancia.

En este proceso, que puede provocar lo que se conoce como victimización secundaria, va a ser de vital importancia la investigación policial. Ésta será la que aporte información para dirimir las consabidas responsabilidades.

Si bien debemos tener en cuenta que la misión del informador, no es la de dilucidar quien es ese “culpable legal”, sino la de averiguar la verdad real del suceso, para que con la información recogida pueda impedirse su reiteración, tal y como se ha descrito en el apartado de la vigilancia y supervisión policial.

5.4.2 Delincuente difuso

En un segundo grupo podríamos observar la relación entre un delincuente claro y una víctima difusa. Nos referimos a las situaciones de conducciones bajo la influencia de

alcohol o drogas, conducciones temerarias, etc., en las que todos podemos considerarnos víctimas de una conducta incívica, ya que todos somos potenciales víctimas y que también todos tendríamos que pagar las consecuencias lesivas para el propio culpable, en caso de que éstas se produjeran.

Ante ello y como víctimas, no nos cabe más que pedir más vigilancia, adelantando nuestras barreras defensivas, aplicando la prevención primaria a través de los cuerpos policiales, con legislación eficaz, que refuerce los controles sociales formales e informales y unas adecuadas estrategias preventivas que combinen la investigación con la intervención.

5.4.3 Víctima enteramente inocente

En el tercer y último grupo, encontraremos que la víctima y el victimario desempeñan roles claramente definidos. En esta relación entrarán en juego otros factores que también puede que contribuyan a la victimización de uno y otro. La victimología concentra su interés en la ayuda y asistencia a la víctima por medios concretos, busca la reparación efectiva del daño físico y moral y de ella nacen medidas legislativas, judiciales, sociales, médicas y psicológicas.

Un ejemplo de ésta es la Ley 35/95, de 11 de diciembre, de ayuda y asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual, en la que se regulan las ayudas económicas a las víctimas de delitos violentos y de las agresiones sexuales, cubriendo casos desde la muerte, lesiones corporales graves, pero excluyendo este tipo de consecuencias en los delitos de imprudencia, es decir, entre otros los delitos de tráfico. En el caso de los accidentes de tráfico, la atención de las consecuencias de las acciones del tráfico, en principio deberían quedar cubiertas por el Seguro Obligatorio del Automóvil, recordemos que nació con esta intención, pero actualmente se ha convertido en un seguro de Responsabilidad Civil, en el que el componente económico prima sobre el asistencial o efectivamente reparatorio.

A este respecto habría que decir que el actual sistema pone en el mismo plano al delincuente y a la víctima, al reducir los hechos a un simple conflicto entre partes, quedando el castigo de la acción punible con un carácter simbólico, banalizando por tanto, la delincuencia de tráfico. Es decir, no es que no existan mecanismos legales para castigar adecuadamente las conductas desviadas, sino que no se aplican, al entender que lo que se busca es la mera indemnización económica. Ello nos lleva a no buscar mecanismos alternativos, que permitan un resarcimiento real de la víctima, no sólo desde el punto de vista económico, sino desde el punto de vista moral. A

ello, podría contribuir una legislación de atención a las víctimas de los accidentes de tráfico, que contemplara herramientas como la mediación, el establecimiento de programas de ayuda a familiares, los programas de reparación por parte del delincuente en los que el propio delincuente sea el que indemnice o incluso los programas de compensación por parte del causante del mal, recomendados por Naciones Unidas o el Consejo de Europa. En este sentido, cabe destacar la "victim compensation order" como pena específica en el sistema Inglés.

Por todo ello, las víctimas de accidente de tráfico, como en el resto de las víctimas de los delitos dolosos, además de sufrir una primera experiencia traumática, como es el mismo accidente de tráfico, a la que conocemos con el nombre de victimización primaria, sufrirán las consecuencias del sistema judicial, policial o de las compañías de seguros. Dentro de esta primera experiencia, además del perjuicio material o puesta en peligro de sus bienes, han de considerarse aspectos como el impacto psicológico que se origina, que aunque puede que no produzca efectos tan ostensibles como los físicos, también supone un menoscabo para la vida de la víctima y que en algunos casos origina, después de haber sufrido las consecuencias directas, conductas de autolimitación, como puede ser no volver a conducir.

Junto a una buena asistencia médica es necesaria también la asistencia psicológica de las víctimas. De hecho, algunos servicios de urgencias incorporan en su personal psicólogos especializados en una primera asistencia a la víctima. Pero quizá sea a posteriori donde se hace más necesaria esta asistencia, ya que muchas veces se puede comprobar por ejemplo, que el tiempo de recuperación de la víctima no guarda relación con las lesiones sufridas, por lo que podríamos estar, bien ante una simulación, consecuencia casi siempre de las implicaciones económicas y laborales que tiene la baja, bien ante lo que se conoce con el nombre de "Síndrome de Estrés post-traumático", que se produce cuando una persona vive una experiencia traumática. Ante ésta lo más probable es que llegue a recordar de manera obsesiva la acción violenta experimentada y acabe desarrollando este tipo de trastorno.

Tal y como afirma Goleman "estos recuerdos se agrupan en torno a intensas experiencias perceptibles (...), como el olor a pólvora, los gritos, el silencio súbito de la víctima, las manchas de sangre o las sirenas de los coches de policía. (...), los recuerdos traumáticos se convierten en un detonante dispuesto a hacer saltar la alarma al menor indicio de que el acontecimiento temido pueda volver a repetirse", lo que provoca respuestas descompensadas ante situaciones cotidianas. Los síntomas más evidentes son la ansiedad, el miedo, estado continuo de alerta, pesadillas y

alucinaciones. Por otra parte, derivada de la experiencia de la víctima del accidente de tráfico al encontrarse por primera vez frente a los estamentos judiciales y entrar en la maraña burocrática que supone el desarrollo del delito cometido, encontraríamos una victimización secundaria. La víctima que en un primer momento está más interesada en el castigo del “delincuente”, termina siendo arrasada por las vicisitudes de su paso por el sistema legal deseando sólo al final ser indemnizada y olvidándose del resultado final del proceso e incluso de la pena impuesta, si ésta ha llegado a producirse. Sería deseable que el desarrollo de estos procesos se hicieran con agilidad y prontitud para evitar en la víctima el sufrimiento añadido del paso por una administración excesivamente burocratizada que ni le “entiende” ni “comprende”, y ni tan siquiera se “compadece de ella”. A esta problemática habría que añadir la de los sistemas indemnizatorios, ampliamente criticados, y las sentencias judiciales, basadas en el complejo mundo del derecho, igualmente incomprensible para la víctima.

En relación con esto y al respecto de una sentencia que culpaba a un peatón, Francisco Javier Tirado escribía en las Noticias Jurídicas que: “A la vista de esta situación, considero ineludible que por parte de los poderes públicos, que deben proteger a los ciudadanos y superando los intereses económicos en juego, se modifique la legislación para que el peatón no sea nunca culpable, o al menos no lo sean los menores de edad y los ancianos y tengan derecho en todo caso a las indemnizaciones previstas legalmente, bien personalmente, bien su familia. La razón de esta petición se encuentra en el propio hecho de que el vehículo a motor sea indispensable en nuestra sociedad, pero en todo caso un instrumento de riesgo, cuya utilización costosa debe comportar que las víctimas sean indemnizadas. De no atender a esta razón, pronto nos encontraremos en situación parecida a la de hace dos mil años, cuando, según el Derecho romano, el dueño de un esclavo atropellado por un auriga debía indemnizar por los daños a los caballos”.

En este sentido, según el estudio realizado por la Federación Europea de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, existe una clara decepción con la justicia penal, opinan que los procedimientos civiles no deberían sugerirse como sustitutos de los penales y que los cargos por infracciones de tráfico que causen muerte o lesiones deben tratar dicha muerte o lesión como parte central del proceso. El 89% de las familias de los fallecidos y el 68% de las de los discapacitados consideraban que no se había hecho justicia en su caso y el 75% y el 61%, respectivamente, consideraban que los cargos no eran justos. Además, casi el 70% creía que sus casos no habían sido

tratados ni adecuadamente, ni con seriedad ni respeto. También sería deseable, que los cuerpos policiales tuvieran en cuenta esta situación especial de la víctima. Por ello, el Comité de Ministros del Consejo de Europa en el año 1985, establecía una serie de recomendaciones, que en su nivel policial se resumen en las siguientes:

- Los funcionarios de policía deben estar formados para tratar a las víctimas.
- La policía debe informar a la víctima sobre las posibilidades de obtener asistencia.
- La víctima debería poder obtener información sobre la suerte de la investigación policial.
- La policía debería formular un atestado tan completo y claro como fuera posible, sobre las lesiones y daños sufridos por la víctima.

Según un estudio de la Federación Europea de las Víctimas de Accidentes de Tráfico realizado en colaboración con la Comisión de la Unión Europea, la mayor parte de las familias encuestadas (el 91% de las familias de las víctimas mortales y el 78% de las víctimas discapacitadas) se quejaban de no tener suficiente información sobre sus derechos legales.

Aunque no es la Administración la única que provoca este tipo de victimización, también tienen algo que decir las aseguradoras. Su carácter asistencial, queda ensombrecido por los grandes números, provocando en ocasiones disfunciones que afectan al asegurado y que ve como sus derechos desaparecen en aras de un mejor balance de resultados. En la encuesta a la que hemos aludido anteriormente, casi el 80% de las familias de los accidentados se encontraban insatisfechas, bien con el trato de las compañías aseguradoras, bien con las indemnizaciones ofrecidas. El 95% de las familias consideraban deseable designar un abogado responsable de los intereses civiles de las víctimas o de sus familiares inmediatamente después del incidente. Afortunadamente tenemos que reconocer, que muchas de estas aseguradoras, realizan grandes esfuerzos para disminuir la siniestralidad y para atender correctamente a la víctima, muestra de ello es la figura del defensor del asegurado, entendida en victimología como "mediador" y que tiene la función de solucionar el problema de una forma menos traumática, eludiendo si es posible el recurso a los Juzgados.

Al alivio de esta victimización deben aplicarse los Servicios de Ayuda a las Víctimas, si bien, no debemos caer en la tentación de organizar meras oficinas de tramitación

de asuntos judiciales, sino que a nuestro entender, se debe contar con visiones más integradoras, introduciendo para ello la figura del Criminólogo.

El servicio ha de brindar un trato tranquilizador y sobre todo comprensivo a la víctima y a sus familiares en el momento en que éstos más lo necesitan, han de ofrecer información sobre las posibilidades de asistencia médica, psicológica, judicial y social, así como de las opciones de reparación e indemnización a la misma, tienen que intervenir en la ayuda en las tramitaciones de la obtención de responsabilidades civiles, e incluso, han de obtener abogados de las compañías de seguros.

6. ANÁLISIS COMPLEMENTARIOS Y CONCLUSIONES

6.1 ¿Qué decir del sistema legislativo regulador en el tráfico actual?

“Para que una ley se cumpla y se acate, en primer lugar debe ser aceptada”

Desde el punto de vista teórico en seguridad vial, es muy probable que las leyes sean aceptadas, siempre y cuando el usuario esté informado sobre los efectos beneficiosos de esas leyes y/o sea considerada efectiva para reducir un riesgo indeseado. Surge una primera cuestión:

¿Podemos afirmar que la población conoce los efectos beneficiosos de la utilización del cinturón de seguridad, de no sobrepasar los límites de velocidad establecidos, o de no conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias tóxicas?

Rotundamente en la mayoría de ocasiones sí. Son diversas las investigaciones que corroboran esta hipótesis de la relación conocimiento y aceptación de una norma. Por ejemplo, un estudio paralelo acerca de la opinión de la población española (Alonso et al. 2005), se pone de manifiesto que:

“Nuestros conductores..., evalúan su conocimiento sobre las normas de tráfico bastante o muy elevado...”

Se observa una actitud positiva hacia la eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes viales. Los conductores..., califican de forma muy alta la eficacia de las normas de tráfico.”

El estudio más reciente del ya emblemático proyecto SARTRE-3⁽⁴⁹⁾, en el ámbito europeo, acerca de esta cuestión los resultados afirman, por ejemplo, que:

⁽⁴⁹⁾ Acrónimo de ‘Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe = Actitudes Sociales frente al Riesgo Vial en Europa’. El Grupo SARTRE comenzó a centrarse en la seguridad de las vías europeas en 1991 a través de la realización de los mismos estudios sobre conductores en cada país. El primer estudio de SARTRE se llevó a cabo en 15 países, el segundo, realizado cinco años más tarde, se amplió incluyendo a 19 países. El más reciente, denominado SARTRE 3, se ha realizado en 23 países. Cada país estudió a más de 1.000 conductores, por tanto, en total se entrevistó aproximadamente a 24.000 conductores. Los estudios proporcionan información sobre las actitudes de los conductores, su comportamiento y experiencias, como por ejemplo sobre las actividades para obligar a cumplir las normas, y por tanto, proporcionan una excelente oportunidad para comparar a los conductores en los distintos países y así identificar medidas que puedan mejorar el comportamiento y la seguridad, tanto en cada uno de los países, como en toda Europa.

“Parece ser que los conductores son bastante conscientes del problema que para la seguridad supone la conducción bajo los efectos del alcohol.” (Cauzard, 2004)

Podríamos, a partir de este nivel de conocimiento y reconocimiento, decir que la población acepta la legislación que obliga y/o limita su comportamiento como usuario de la vía, al reconocer sus beneficios.

Podríamos terminar felizmente el proceso, si algo puede ser perjudicial para mí o para los demás, acepto que haya una norma que impida manifestar ese perjuicio y la cumpla. Al cumplirla mi recompensa es que evito el riesgo o el peligro.

Parece ser que los conductores son bastante conscientes del problema que para la seguridad supone la conducción bajo los efectos del alcohol. Cincuenta y nueve por ciento de los entrevistados apoyan la idea de introducir una legislación que no permita a los conductores consumir alcohol o que reduzca el límite legal vigente.

Pero las cosas no son tan sencillas. Por el contrario, pese a reconocer sus beneficios, incumplimos la ley, y ese incumplimiento, ese comportamiento infractor, lo hemos visto, posee una relación muy íntima con la inseguridad en el tráfico y con los accidentes. Cabe entonces cuestionarnos:

¿Por qué muchos conductores y pasajeros no cumplen las normas?

Obviamente, siempre habrá un grupo de usuarios que desconocen una norma y sobre todo sus beneficios y, de acuerdo con lo dicho, no acepta la norma y por ello la incumplirá o estará en disposición de incumplirla.

Pero, no siempre esa decisión errónea e infractora del usuario debe o puede ser atribuible a su despreocupación, error o “ignorancia” del usuario. En ocasiones, la misma legislación no es lo suficientemente “refinada”, “ajustada” “humanizada”, “congruente”, “coherente”....

En realidad, la ley tiene en cuenta crear una buena imagen, aunque luego no se cumpla. Hemos comentado que para que las leyes se cumplan y acaten...y determinen un cambio de conducta del usuario, en primer lugar deben ser aceptadas. Son aceptadas, pero es una hipótesis desde la teoría y las palabras, en realidad y desgraciadamente, en la práctica, no se cumplen porque causan inconvenientes; en consecuencia, no se cumplen (porque además como luego comentaremos su incumplimiento en el 99% de los casos queda impune.)

Partamos, entonces, de la consideración inicial de cómo debe establecerse la ley, en tributo a aquellos "usuarios que incumplen la ley como consecuencia de que la propia ley no logra superar la barrera humana de los hábitos, corazonadas, imitación irreflexiva, juicios intuitivos, etc. Hablábamos, retomando a Gondelbeld (2003) de:

- (1) considerar las condiciones cognitivo-informativas de una ley;
- (2) la revisión y modificación de la legislación;
- (3) considerar los factores que determinan si una ley es relevante y por tanto aceptada (procesos sociales de imitación, divulgación y establecimiento de normas entre los usuarios de la vía).

Son explicaciones que nos dan las ciencias conductuales, que deberían ser retomadas por los legisladores cuando establecen el fundamento de una ley.

1º La legislación no intenta regular la conducta. Efectivamente esto sería lo deseable. La legislación se mueve por otros objetivos.

La legislación no intenta regular la conducta. Efectivamente esto sería lo deseable. La legislación se mueve por otros objetivos, tales como: conseguir votos, pactos políticos, conservar puestos de trabajo en detrimento de la seguridad, etc.).

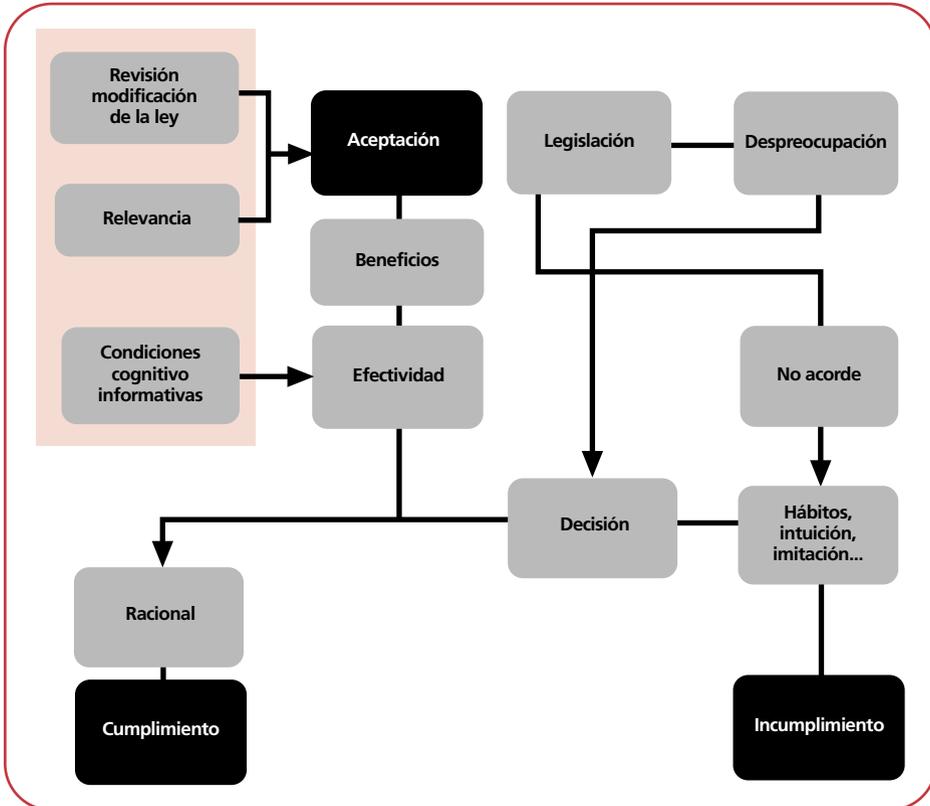
Por poner algunos ejemplos sobre la cuestión de "conseguir votos":

- A los ciclistas se les permite circular por el arcén de las autovías. Sin embargo, no a los ciclomotores. Debería estar prohibido para ambos, salvo que se construyese una "pista ciclista" (que no es lo mismo que "carril bici") para segregar el tráfico (pero, esto cuesta dinero).
- Los niños de 7 a 12 años pueden viajar como pasajeros de una motocicleta o ciclomotor, si el conductor es el padre, la madre, el tutor o persona mayor de edad autorizada por ellos.
- Los conductores de taxis y los repartidores de mercancías de corto recorrido, están exentos de utilizar el cinturón de seguridad en la ciudad.

En definitiva, el objetivo de la ley se diluye, prueba de ello es, como mencionábamos en determinado momento, que las leyes cuyo quebrantamiento suponen un mayor riesgo, deberían ser las más perseguidas y las más sancionadas. Esto no es así, ejemplos de ello, y queda para la reflexión, la última modificación de la ley de seguridad vial y/o los datos sobre infracción y sanción.

¿No serán las más sancionadas las más cómodas y fáciles de sancionar?

Realmente, la legislación no tiene en cuenta cómo se aprenden las leyes. El conocimiento es muy relativo, aunque declaran “conocer” la normativa, la mayoría las desconocen; y la minoría las memorizan para poder obtener un documento administrativo para conducir.



2º Los legisladores, a la hora de revisar, modificar o introducir una ley, desde el punto de vista conductual, en aras de la eficacia de la misma, deben considerar: los posibles los factores que determinarán su relevancia, las condiciones cognitivas de la ley, así como las condiciones informativas y comunicativas.

Debieramos plantearnos entonces, desde un punto de vista interdisciplinar y multidisciplinar, por ejemplo:

¿Se somete la ley de forma sistemática a revisión y modificación adecuada?

¿Se revisa y modifica la ley en función de los cambios de hábito de consumo de una sociedad, en función de las modificaciones de la red de carreteras y por tanto sus condiciones...?

Por ejemplo, en cuanto a las condiciones cognitivas informativas, la legislación relacionada con la velocidad de conducción, la ley establece:

"...un conductor deberá ajustar su velocidad apropiada a las condiciones del tráfico, el tipo de vía, las condiciones climatológicas, la presencia de peatones o ciclistas y la capacidad del conductor."

¿Se adecúa la redacción del ajuste de la velocidad a determinadas condiciones, al funcionamiento mental de la mayoría de usuarios de la vía "normales", impregnado de unos determinados hábitos, intuiciones, etc.?

3º La "inconveniencia" de la ley no sólo se derivará de las condiciones cognitivas del usuario, sino también de la desatención a los aspectos formativos y comunicativos, que tal vez debieran estar regulados-legislados bajo las mismas premisas que queremos proclamar, desde la investigación científica.

Por ejemplo, en la cuestión de los límites de velocidad, cuya hipótesis del incumplimiento ya referenciamos, tal vez la información a transmitir al usuario dista mucho de la emitida por muchos expertos y que deriva a afirmaciones como que "la reducción de la velocidad en 5 km/h reduce los accidentes".

Este tipo de información abunda en la situación actual de la percepción del usuario de escasa credibilidad y seguridad de "lo establecido", ya que la puesta en marcha de estas reducciones se ha demostrado no reduce los accidentes y esto es sabido por la mayoría de usuarios.

Por ello consideramos que, en relación a la "adecuación" y "coherencia" de la legislación.

4º Un paso previo a cualquier acción relacionada con la legislación, es "justo y necesario", (y nuestra propuesta convencida hacerlo), someter a revisión la legislación actual con una sola intención: que, por ejemplo, respecto a la velocidad permitida, la ley sea segura, creíble, y por tanto, inevitablemente variable en función de las condiciones, tramos y de nuestra red viaria.

Otra de las conclusiones, que pueden dar lugar a que nos cuestionemos la legislación en materia de tráfico en nuestro país, es la actualización de la legislación.

Las situaciones cambian, las vías, los vehículos, la tecnología, las costumbres, la ley podría quedar obsoleta, por lo que perderá credibilidad y sentido, y no será cumplida.

Las condiciones informativas y comunicativas, sin lugar a dudas, no son las suficientes desde el momento que vemos publicaciones con datos como los siguientes:

Un 36% de los jóvenes desconoce cuál es el nivel de alcohol permitido al volante
 La campaña "Bebédate más" alcanzó en octubre a 2.585 jóvenes en Navarra

Navarra, 18 de febrero.
LA BIENAL Y MÓDULO FAMILIAR.

Una vez más, tras Octubre (1) y febrero. El resultado es una campaña que el Gobierno de Navarra desarrolló en octubre demostró que un 36% de los jóvenes que perfeccionan sus nociones con qué niveles de alcohol al volante pueden ser multados, detenerse si se relacionan con la redacción del comá. Para también hubo de ser posible el 50% de los que permitieron conducir y dieron positivo, decidieron no hacerlo.



Los resultados, en primer lugar, a una campaña, de la campaña de Navarra, 2015 (10-11-12-13)



La campaña se llevó a cabo **Bebédate más. No Bebeburas y más Familiares** (1) y (1) de octubre, Tudela (10) y (11), Estella (12) y Tudela (13) con el objetivo de concienciar a los jóvenes residentes en Navarra sobre los riesgos que entraña la conducción bajo los efectos del alcohol. Organizada por el departamento de Interior y Juventud de Navarra de Deportes y Juventud, la Fundación de Derechos Civiles se encargó de trasladar a los puntos de marcha de estas localidades para informar a los jóvenes sobre los riesgos, proporcionarles más información sobre qué multas y cómo se relacionan los niveles de alcoholización. En total 5.125 jóvenes participaron, 2.585 se relacionaron a los municipios (10), a los puntos de reunión. De todos los participantes, un 36% eran menores de 25 años y un 68% tenía comá de conducir.

Entre los datos más importantes:

Los resultados de la Fundación de Derechos Civiles arrojan que a quienes se les ha comá a los adolescentes. En esos datos se relacionaron que aunque el 60% de los participantes de la campaña han informado sobre aspectos relacionados con el alcohol y la conducción, la mayoría son sólo algunos aspectos únicamente un 64% conocen los niveles máximos de alcohol permitidos (0,1 gramos por litro en sangre para conductores y conductores profesionales) y 51% para el resto. Este porcentaje disminuye al 21% al preguntar sobre los puntos y multas por conducir bajo los efectos del alcohol. No obstante, el estudio indica que el nivel de información es similar al del resto del país.

Los resultados a los de cada se relacionaron con un doble objetivo: que permitan y vean los jóvenes sobre los efectos del alcohol en la conducción y hacerles pensar en que se comá para beber, que multas sean más bajas y que el alcohol está presente en un porcentaje muy alto de los accidentes de tráfico. Asimismo, los se relacionaron igualmente en comá a los jóvenes, antes de comenzar a la información, habían permitido conducir con alcohol, y si deciden no hacerlo al conducir la tasa de alcohol en sangre que incrementa. Comá de gestión al 60%, que demuestran que no conducen ni al conducir ni beber. Por último, que los resultados muestran al riesgo de sufrir un accidente y los consecuencias no sólo en el momento presente, el 60% de los participantes, para beber comá y beber que conducir igualmente.

En cualquier caso, el conocimiento de una ley, debe ir más allá del mero saber lo que prescribe la misma, nos referimos y por ello hablamos de conocimiento y reconocimiento, a saber cuáles son sus consecuencias positivas, o negativas, su fundamentación, en definitiva el por qué, el cómo, el qué, el cuándo...

Una relevancia que tal vez la ley (el legislador) desconsidera porque, no son totalmente previsibles los procesos de imitación, divulgación y formación de las normas informales que se establecen entre los grupos sociales. Sin embargo, en estos casos, con el objetivo de que la Ley sea realmente relevante para un usuario.

¿No debería llevar la intervención a considerar más a la educación y a la formación vial, en el sentido de que entramos en aspectos individualistas y conductuales?

5º Podríamos decir que si no hay formación, no puede existir preocupación por el mantenimiento de la conducta correcta, lo que justifica la necesidad de cursos para reciclar, recordar, etc.

Continuando con cuestiones inherentes a la legislación, aunque hemos centrado nuestras conclusiones en el consumo de alcohol, en el caso de los límites de velocidad y del uso del cinturón de seguridad, el patrón confirma la teoría de que el conocimiento de la ley y sus beneficios favorecen la aceptación de la misma, requisito "imprescindible" para su cumplimiento. Pero tras detenernos en algunos matices determinantes de la aceptación de la legislación no podemos más que seguir asumiendo su incumplimiento.

Una explicación se atribuye a que lógicamente, y volvemos al factor humano:

6º Precisamente aquellos conductores que quebrantan la ley (por ejemplo, conducen bajo los efectos del alcohol) son precisamente los menos conscientes de las implicaciones que su conducta tiene para la seguridad, es decir, los que más desconocen los beneficios de su cumplimiento.

En otras palabras:

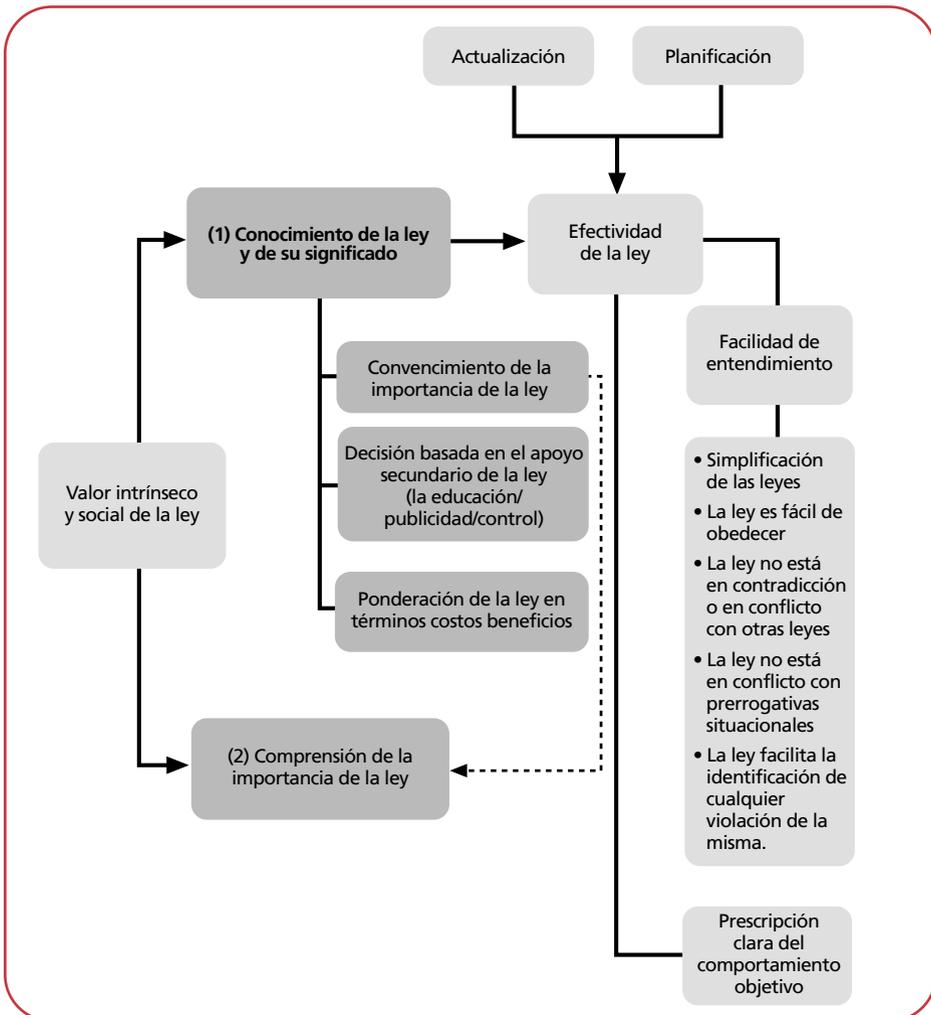
Los conductores que apoyan las medidas para reducir la conducción tras ingerir alcohol también suelen responder que ellos beben poco o nada en absoluto.

7º Lógicamente, habrá que insistir en que aquellos que incumplen la ley lleguen a conocer y ser conscientes de las consecuencias del incumplimiento de la misma.

En definitiva, el objetivo es obvio, lograr la máxima efectividad de la legislación como medida preventiva de los accidentes de tráfico y preservadora de la seguridad vial, indiscutiblemente necesaria y potencialmente valiosa.

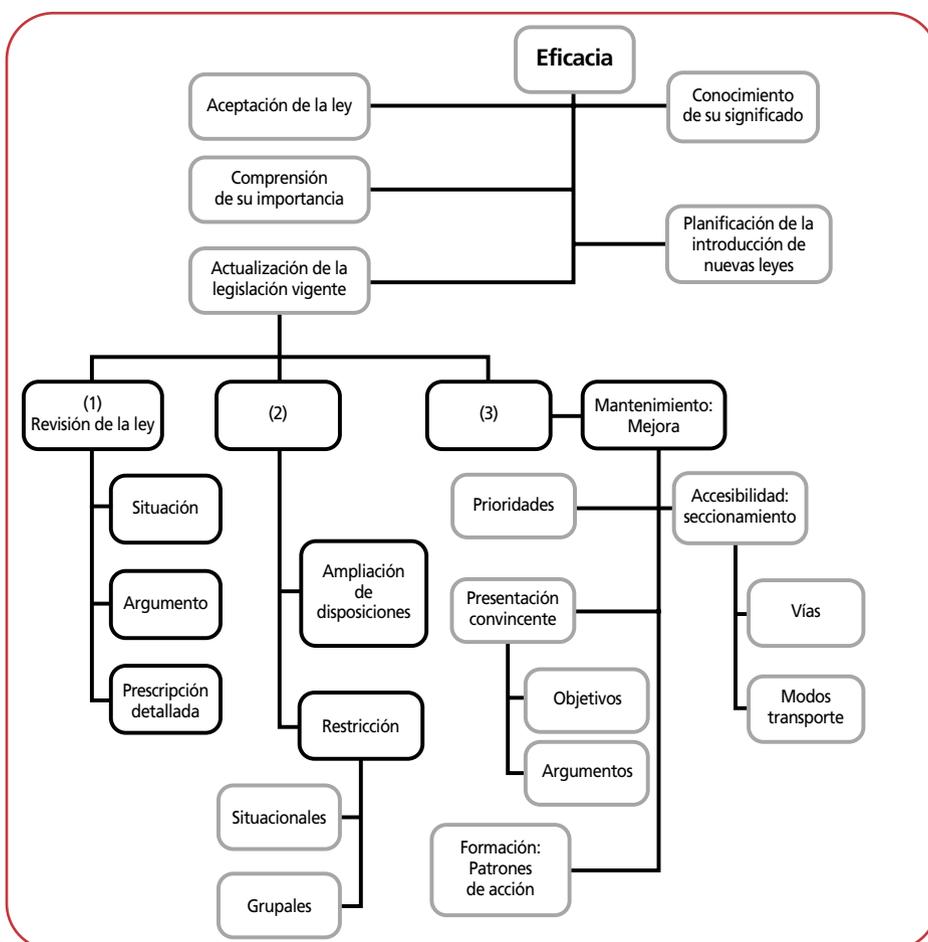
El proceso ha sido establecido, por lo que consideramos, que la investigación nos pone en disposición de juzgar la ley, juzgar su eficacia y establecer si:

¿Cumple la legislación actual los preceptos establecidos por la investigación para la lograr la codiciada eficacia?



8º La efectividad de una ley depende de una serie de variables que pueden y deben ser testadas, con el fin de detectar posibles deficiencias y optimizar su eficacia.

La simplicidad de la ley en una norma es un factor potencial de su eficiencia. Por ejemplo, parece que hay menos diversidad de límites de velocidad en el Reino Unido y Suecia que en Grecia y Portugal: En el Reino Unido, hay 5 límites de velocidad diferentes y 6 en Suecia. En contraste, hay 9 límites de velocidad diferentes en Portugal y Grecia. Más precisamente, en los últimos dos países, hay varios límites específicos a merced de los tipos de vehículos.



9º La legislación debe ser revisada de forma sistemática y periódica con el fin de actualizarlas y adaptarla a la situación, la población, las tecnologías...

10º Respecto a la nueva legislación que regula las situaciones que surgen del propio desarrollo tecnológico y social (máximo ejemplo la de la utilización del teléfono móvil), se deberá regir en principio por todo lo dicho hasta el momento. Pero además, se debe considerar previamente la respuesta conductual que van a tener los usuarios de la vía, y de acuerdo con ello, establecer una serie de pasos hasta alcanzar el máximo cumplimiento por parte de los grupos de población abarcados.

Fase de imposición de una normativa	Acciones	Respuesta previsible
1) Disposición	Introducción de la norma formal Persuasión	Cumplimiento convencido inmediato
2) Sanción por la infracción	Establecimiento de sanciones por infracción	Cumplimiento para evitar la sanción
	Posibilidad de supervisión y control Amenaza	Cumplimiento ante la posibilidad de supervisión o control
3) Evidencia de detención y sanción	Vigilancia y control real Detención	Incumplimiento Necesidad de supervisión y control
4) Probabilidad aleatoria de ser detenido y ejecución de la sanción	Mayor amenaza e imprevisibilidad del control	Incumplimiento, aceptación de riesgo de sanción
5) Aumento de la sanción	Presencia intensa y aleatoria de control y supervisión	
6) Modificación de la norma	Valoración del grado de cumplimiento	Incumplimiento, indiferencia ante la supervisión o sanción

11º La introducción de una nueva legislación procesualmente debe ir en correspondencia con la respuesta previsible de los diferentes grupos de usuarios.

Sin pretender entrar en aspectos profundos propios de analistas relacionados con las ciencias jurídicas y legislativas, creemos que sobre esta base conductual, estaríamos en disposición de realizar un mínimo análisis de cómo se hace y la posibilidad de hacer las cosas de otra forma, tratando de evitar el “más de lo mismo” en lo que respecta al establecimiento y actualización de la legislación específica en el tráfico.

Los interrogantes que surgen en el momento en que nos encontramos son innumerables. Recientemente ha entrado en vigor la Nueva Ley de Seguridad Vial. Ante la nueva etapa política en nuestro país, como comentábamos al principio, una de las medidas que más atención está recibiendo es precisamente la del control y la supervisión, tanto policial como tecnológica. Ya es conocido por todos la próxima adopción del denominado “carnet por puntos”, pese a la fundamentada oposición de muchos, y no tanto por el mismo sistema sino precisamente por el endeble sustento y frágil fundamentación, muy lejos de la sistematicidad que proponemos. Así, la cuestión no puede más que ser genéricamente:

¿Qué variables, consideradas desde la investigación científica, han sido ignoradas, o por el contrario, apreciadas y consideradas en razón de la efectividad de la legislación y por ende la seguridad vial, en los últimos y/o venideras medidas legales?

O, en definitiva, si cualquier medida aplicada en seguridad vial, tiene como objetivo la adquisición y el cambio de conducta, ¿por qué no se tienen en cuenta las leyes que rigen esa adquisición y cambio?

6.1.1 La disonante “convergencia” europea

Por último, queremos referirnos a la posible disonancia existente entre las normativas de tráfico en los diferentes países europeos. La divergencia, por necesidad, tiene que derivarse de la influencia en la seguridad de los factores culturales y sociales, e incluso políticos, y, ¿por qué no?, también económicos. Se ha comprobado empíricamente que:

... estas diferencias, así como las que se han encontrado en cuanto a las actitudes y los comportamientos sobre los que se ha informado, parecen demostrar que existe un contraste entre los conductores de los países del norte y del sur, así como, entre los de la Europa del Este y del Oeste, aunque en menor medida. Sin embargo, no son solamente los conductores los que son distintos; también se dan marcadas diferencias en cuanto a la situación socioeconómica, infraestructuras y la cultura de los distintos países, lo cual también tiene una función a la hora de modelar la seguridad de un país.

En cualquier caso, no sólo existen diferencias en las carreteras, la densidad del tráfico y los índices de accidentes entre los países. También hay diferencias en

cuanto a la seguridad en lo que respecta a la legislación y lo que es más importante aún, en los medios utilizados para hacer que se cumpla dicha legislación.

Por ejemplo, hay grandes diferencias respecto a **los límites legales para la conducción bajo los efectos del alcohol** y, en el caso de que el conductor sea novel o profesional, sobre si deben fijarse distintos límites. Al igual que podemos encontrar diferencias en cuanto a los medios utilizados para hacer que esto se cumplan.

Una cuestión, ya en mente de los países miembros de la UE, y que nos planteamos para la reflexión sería:

¿Debería armonizarse la legislación de tráfico en Europa?

Al margen de la respuesta, ha habido tentativas por conciliar la legislación de tráfico en toda Europa⁽⁵⁰⁾, pero:

¿Es posible que este gesto, por ejemplo en el tema del alcohol, se deba a que el conductor que, debido a la ingesta de un determinado nivel de alcohol, ve mermadas sus facultades para la conducción, se sitúa en unas condiciones de riesgo para él y para los demás totalmente iguales, esté en el país que esté?

Si bien es cierto que tal vez debería armonizarse en toda Europa el límite legal para la conducción, un dilema previo apremia antes de intentar esa posible "armonía"; nos referimos a la cuestión de:

¿Cuál debería ser el límite legal para la conducción bajo los efectos del alcohol?

12° Al margen de la cuestión del establecimiento de un límite único, o de cuál debe ser ese límite, los países europeos han experimentado una evolución muy clara hacia el establecimiento de niveles máximos cada vez menores. (Ver tablas (2) y (3).)

Podemos apreciar como hoy en día tan sólo cinco países tienen límites de un 0,8 gr/l. Mientras que hay países cuyo límite de alcohol actual está por debajo del más habitual adoptado en los países europeos, 0,5 g/l. (tres países, Suecia, Polonia y Estonia tienen límites de 0,2) y son ya cuatro países donde existe la tolerancia cero (Rep. Checa, Hungría, Eslovaquia y Letonia).

⁽⁵⁰⁾ En el caso de la utilización del cinturón de seguridad, hemos visto que existe ya en la actualidad una Directiva Europea que obliga a utilizar el cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros. Así, la tendencia es "obligada", pero en cualquier caso las reglas en el uso del cinturón de seguridad son muy similares entre los Estados Miembros, así como los dispositivos de seguridad infantil, habiendo una tendencia a aumentar el número de tipos de vehículos.

También observamos que desde el año 1990 las variaciones, cuando las ha habido, siempre son hacia una disminución de los límites permitidos. Y ésta es la tendencia general que se ha observado y podemos afirmar va a continuar, si atendemos a los planes de modificación de la normativa en algunos países.

Por ejemplo, en Holanda se discute una disminución de los umbrales de alcohol de 0,5 gr/l a 0,2 gr/l (inicialmente para jóvenes conductores), al igual que en Irlanda, donde también se debate una reducción de los límites máximos establecidos.

En Finlandia se baraja la propuesta de adoptar el enfoque de tolerancia cero con respecto a la conducción bajo la influencia de sustancias narcóticas. La tendencia es obvia, una disminución de los límites máximos permitidos.

¿Debería extenderse la tendencia actual de disminuir los niveles máximos de alcohol permitidos en la conducción hacia la “tolerancia cero”?

Merece la pena destacar que el establecimiento del límite cero, de modo que no pueda beberse alcohol antes de conducir, en el mencionado estudio SARTRE-3, fue apoyado por la mayoría de los entrevistados, especialmente en el caso de los conductores noveles. Algunos países, como por ejemplo Austria, ya han implantado esa norma.

13º Irremediablemente el objetivo debe dirigirse no sólo a la uniformidad de límites sino a la “tolerancia cero”.

Aunque en el caso del alcohol consideramos que las matizaciones son, al igual que en el caso del cinturón, más unánimes, en el de la velocidad, en el que, por ejemplo, los límites son más uniformes en las áreas urbanas en la mayoría de países, y menos cuando se trata de otro tipo de vías (comarcales, convencionales, autovías, también autopistas).

14º Apoyaríamos la hipótesis de que, en efecto, la velocidad es una cuestión de adecuación a la variabilidad de los elementos y condiciones del tráfico, y no tanto de “límites” en ocasiones y lugares inadecuados, tanto por exceso como por defecto. Como proponíamos previamente, guiar al usuario en la adecuación de su velocidad a esa variabilidad podría ayudar a que los límites fuesen más creíbles y, en consecuencia, se cumpliesen en mayor grado.

6.1.2 Juicio a nuestra legislación

Como conclusión general, la ley en sí misma presenta determinadas carencias, pudiéndose considerarla en ocasiones cuanto menos “duodamente justa”. No existe una total claridad o comprensividad en muchos aspectos de las leyes en seguridad vial, incluso muchos artículos presentan contradicciones y/o incompatibilidades, bien dentro de un mismo código o entre códigos.

En resumen es obvio que, retomando lo expuesto, podemos destacar que, por ejemplo:

- La ley no es fácil de entender para los usuarios.
- La ley no tiene en cuenta ni estudia cómo conseguir la máxima aceptación.
- La información sobre los beneficios de la ley no llega lo suficiente al usuario, y éste por supuesto no evalúa los costos-beneficios para cumplirla o no. El usuario no está preparado ni educado para ello.
- Lamentablemente, la ley entra en conflicto sobre todo consigo misma.
- Las leyes no son antiguas (son de 2004) pero están obsoletas para las condiciones del tráfico actual. Habría que modificarlas, pero cuando se modifican no se utiliza ningún criterio, tan solo se modifican siguiendo “impulsos” e intereses claramente ajenos a la seguridad vial. Por que las leyes no se planifican, se implantan de modo radical, casi sorpresivo.
- La ley nunca informa antes de legislar. La ley no informa a los usuarios sobre los beneficios de la efectividad del cumplimiento.

Por ejemplo, es obvio que las últimas modificaciones a la ley de seguridad vial comentadas, son claro testimonio de cómo realizar una campaña de comunicación errónea en seguridad vial. Prueba de ello, claramente contrastable, es que la noticia divulgada en los medios de comunicación acerca de la entrada en vigor de la última modificación a la ley de seguridad vial, presentada como preámbulo de la próxima implantación de un desconocido “sistema de puntos”, se adjunto a la noticia pareja del desconocimiento, ignorancia e incredulidad cuando no desconfianza de los usuarios de la vía.

- En cuanto a la velocidad
 - La velocidad adecuada no se controla. Además, los conductores no siempre saben cuál es la velocidad adecuada ni lo que significa adecuar la velocidad a sus condiciones determinadas.

- Para establecer los límites de velocidad en nuestro país no se han tenido nunca en cuenta nuestras vías, nuestros conductores, nuestros vehículos, generalmente se copian de otros países.
- Dadas las circunstancias actuales y la composición del tráfico, los límites de velocidad actuales no son seguros.

Pese a todo, suscribimos las manifestaciones de Mr. Frank Elliott, de que la actitud del usuario no cambiará hasta que se meta en lo más profundo de su mente que el cumplimiento de la ley es su contribución necesaria para el bienestar común.

15º Es necesario asumir que, al margen de la legislación, hay que cambiar la mentalidad del conductor porque sin cambio de mentalidad (sin educación general, sin respeto, sin valores, etc.) la ley va a seguir sin cumplirse aunque sea más estricta.

Así, el problema base es la mentalidad entendida o considerada como educación general del conductor. Sin esta base, por muy clara, precisa, justa, etc., que sea una ley, seguirá sin cumplirse.

6.2 Control, vigilancia y supervisión de la norma

16º A partir de lo dicho, es obvio que la mayoría de usuarios de la vía cumplen la norma "no por temor a posibles sanciones... sino porque su sistema de valores les impide hacerlo". Pero, por otra parte, es irrefutable, que no se podría comprender un sistema normativo, que no llevase aparejada una sanción o un "castigo" al incumplimiento de lo establecido como correcto o incorrecto.

Es más,

...sin la percepción de la posibilidad real o incluso cierta, de la medida sancionadora, el sistema de normas tendería a la desaparición.

Es obvio que esto ocurriría en mayor grado en determinados grupos, que como ya hemos podido comprobar, necesitan al menos percibir la posibilidad de ser sancionados, mientras que otros necesitan ser realmente sancionados.

Definitivamente necesitamos un sistema que detecte la infracción o, que al menos imprima la sensación en los conductores de que existe un alto riesgo de ser detectados y castigados cuando no respetan las normas y que por lo tanto, todos los usuarios de las vías están sometidos al "Imperio de la Ley".

También es cierto que no se puede controlar a todos, por lo que este sistema funcionará no sólo como mecanismo detector, sino también como mecanismo disuador a través de la amenaza. Recordemos que un grupo de usuarios, ante la posibilidad de ser detenidos y sancionados, desiste de cometer una infracción.

Si recopilamos algunos hallazgos importantes derivados de las diversas investigaciones revisadas, podemos establecer las siguientes cuestiones y conclusiones.

A bote pronto, por ejemplo:

¿Por qué siempre van emparejados la intensidad de la supervisión a un aumento de las sanciones, no en cuanto al mayor número de aplicación de denuncias sino a sus niveles?

Al respecto, tal vez se podría plantear de forma inversa, ya que:

17º Definitivamente el aumento en la severidad de las sanciones, no resultará efectivo si no se acompaña convenientemente por vigilancia y supervisión sostenida...

¿Por qué en ocasiones se plantea la educación como una alternativa a la sanción?

18º Si teóricamente, la educación vial es una apuesta por el futuro, por la mejora de la seguridad vial a largo plazo, mientras que la supervisión efectiva es una apuesta por una "reducción rápida" de los accidentes de circulación, ambas serán complementarias que no alternativas.

Si una "reducción rápida" de los accidentes equivale a una reducción en el tiempo ¿Podrían ser esos casos que comentábamos de resultados esperanzadores atribuidos a la intensificación de controles y endurecimiento de las sanciones, breves reducciones puntuales, que sólo su seguimiento demostrará su solidez?

¿No será que en nuestro país, a diferencia de otros países como Suecia o Noruega, falta educación, solidaridad, respeto y formación?

Quizá las causas de una disminución de la accidentalidad vial en estos países, no responde únicamente a la intensificación y al endurecimiento sino a la educación de la persona para mantener la eficacia de cualquier medida, que irá más dirigida a aquel grupo “infractor por excelencia”.

Son cuestiones planteadas porque consideramos la supervisión y el control policial no es una alternativa a ninguna otra medida, que además sus objetivos, como hemos comentado son más amplios.

19º Si nos centramos en el control y la supervisión, definido su papel en el conjunto de medidas en el tráfico, y en concreto en el ámbito de las medidas legales, no nos queda más remedio que plantearnos sus alternativas y el logro de su máxima eficacia, en particular respecto al exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso del cinturón.

Objetivos:

- Disminución del incumplimiento.
- Convertir a los usuarios de la vía de estatueros de cometer infracciones.
- Incrementar en los conductores el sentimiento de que cometer el riesgo real de ser sancionados y sancionados al incumplir la normativa vigente en el tráfico.

Datos:

- Existe una correlación natural entre la baja supervisión policial y la baja probabilidad de sanción.
- Tanto la supervisión policial como la probabilidad de sanción se consideran escasas.
- En la mayor parte de países europeos, el riesgo, tanto objetivo como subjetivo, de ser detenido es muy pequeño.

Alternativas:

- Persección de riesgo de ser capturados.
El control y la supervisión policial no se centrarían tanto en un aumento o intensificación en el número de controles, sino en el incremento de la percepción del riesgo de ser castigados por parte de los conductores.
- Aumentar la probabilidad de ser castigados y revisar las penas.
Por ejemplo, endurecer las penas por desafiar la ley podría ser más efectiva como elemento disuasivo que flexibilizar las penas para aumentar la probabilidad de ser capturados.

En primer lugar, existe una eficacia teórica cuyo reflejo en la realidad práctica no es la óptima en la consecución de los objetivos pretendidos.

20° De acuerdo con los fundamentos científicos de la persuasión, las estrategias actuales de control y supervisión están muy lejos de acercarse a alcanzar sus propósitos.

De hecho, en la investigación paralela que estudia la actitud de la población española (Alonso et al., 2005), realmente los conductores no tienen precisamente el sentimiento de que corren el riesgo de ser aprehendidos. Los conductores españoles admiten una escasa probabilidad de sanción para las conductas estudiadas. Además, tampoco tienen el sentimiento de la sanción debido al incumplimiento. En la mayor parte de países europeos, el riesgo, tanto objetivo como subjetivo, de ser detenido es muy pequeño.

Por otra parte, si el procedimiento de denuncia y sanción es de vital importancia para luchar contra las infracciones (causa directa de la accidentalidad), ¿por qué no se rentabiliza su aplicación con vistas a incrementar su eficacia?

Continuando con el funcionamiento y aplicación de los sistemas de control y supervisión, los países difieren como hemos visto en:

- Probabilidad (frecuencia y temporización) de control.
- Sistematización del control.
- Métodos de detección, unos utilizan pruebas rápidas y fáciles y otros en las que son lentas y con procesos difíciles de llevar a cabo.

6.2.1 Estrategias para el control efectivo

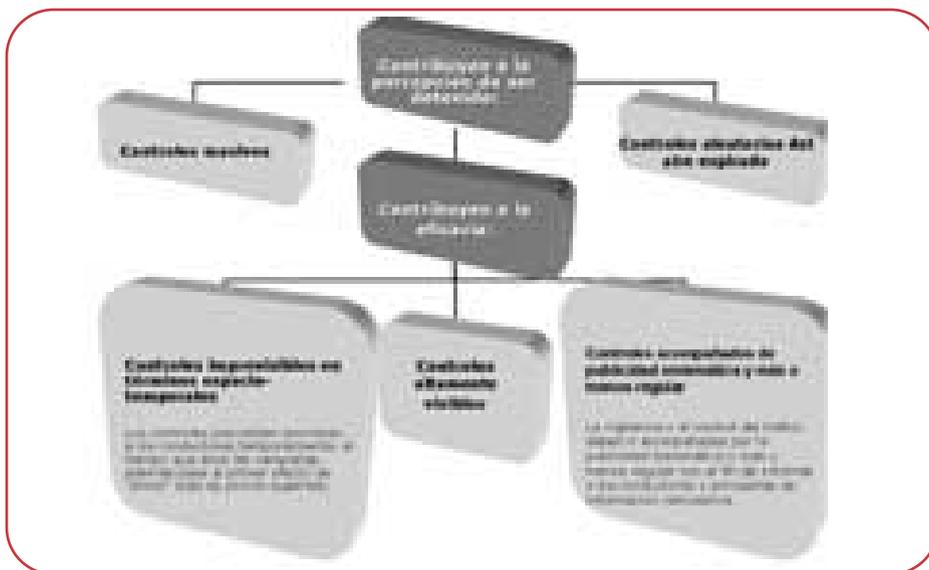
21° Es definitivo, que de todas las cuestiones, la clave para del control y la supervisión efectiva es incrementar el riesgo subjetivo de ser detenido, la probabilidad percibida de ser arrestado por cometer una infracción..

6.2.1.1 El control de la alcoholemia

Centrándonos en los controles dirigidos a detectar el consumo de alcohol, destacamos las estrategias:

La percepción de ser sometido a un control de alcoholemia es muy baja entre la población de conductores, ésto se explica en ocasiones porque la posibilidad real también es muy baja, aunque las diferencias entre países son muy notables.

Una forma de incrementar la percepción tal vez se lograría, aplicando a gran escala controles aleatorios y evidentes de alcohol en aire espirado. Las diferencias entre países en este caso son notables, ya que oscilan desde el control aleatorio hasta el control que en algunos países se realiza sólo en caso de accidente.



22º En cuanto a la supervisión y el control del consumo de alcohol durante la conducción, la estrategia más eficaz para reducir los accidentes relacionados es incrementar la percepción de la probabilidad de ser sometido a un control de alcoholemia.

¿Se tienen en cuenta el conjunto de recomendaciones por parte de la investigación científica, cuando sobre todo en los últimos tiempos las campañas no son aleatorias sino totalmente publicitadas y por tanto el control previsible y a su vez “controlable”? ¿No corremos el riesgo de disminuir temporalmente la accidentalidad asociada a un factor, aumentando la accidentalidad asociada a otro factor de riesgo?

6.2.1.2 Los controles de velocidad

Deberían hacerse dos **comentarios preliminares**:

- un primer apunte es que los datos de los que disponemos no tienen en cuenta la calidad de infraestructuras de la carretera. Indudablemente, puede ser considerado que ese exceso de velocidad podría ser más frecuente, pero

proporcionadamente menos peligroso, en autopistas y carreteras en buenas condiciones. Por el contrario, la velocidad, incluso si no es muy alta puede tener consecuencias más severas en algunas carreteras.

- Tampoco se toma en consideración la densidad de tráfico. La mayoría de vehículos de las vías pueden hacerlas más seguras si reducen la velocidad global, o más peligrosas si multiplican las posibilidades de accidentes.

Respecto al control y supervisión de la velocidad, nos llama la atención, y debe constituir un elemento de reflexión, el **nivel de tolerancia que aplica la policía para el control de la velocidad**, ya es muy variable de unos países a otros e incluso entre cuerpos policiales, oscilando entre 5 y 25 km/h sobre la indicada por la señal.

Los **mecanismos de control** para la velocidad que suelen utilizarse son los radares, y sobre todo mecanismos que permiten mayor número de controles los mecanismos láser, cámaras de velocidad o agentes policiales, equipos automáticos, cámaras automatizadas de velocidad.

Los dispositivos previsible o no previsible de control:

En general, se considera que tanto las actividades de vigilancia y de control visibles como las no visibles tienen un efecto disuasorio. Sin embargo, los controles visibles podrían ser más eficientes en términos de prevención, debido a que los conductores saben que van a ser sometidos a un control y en consecuencia, reducen su velocidad. Pero si sólo se utilizan los controles previsible (lo que significa que si un conductor no ve ningún mecanismo de control, infiere que no se está llevando a cabo una operación de control) los conductores sólo reducirían su velocidad cuando los mecanismos de control fuesen detectados.

Consecuentemente, los mecanismos de control visibles pueden ser particularmente útiles en las carreteras donde (y en ocasiones cuando) los accidentes son frecuentes.

Por otra parte, los controles no visibles indudablemente tienen un efecto disuasor, al hacer que los conductores sean conscientes de que pueden ser sometidos a un control en cualquier momento. La dificultad procede cuando es necesario que se realicen controles masivos a fin de evitar el sentimiento de impunidad de los conductores.

En áreas problema, donde es necesario que se cumplan drásticamente los límites de velocidad establecidos, es útil utilizar controles previsible. Si el objetivo es mantener una velocidad adecuada durante todo el trayecto que realiza un conductor, los controles no visibles y aleatorios pueden actuar de forma más persuasiva.

6.2.1.3 Control del uso del cinturón de seguridad

23º El control y supervisión del uso del cinturón de seguridad presentan dificultades importantes para la detección de la infracción.

Una de las características principales de la utilización del cinturón de seguridad desde las medidas de control y supervisión, es la dificultad con la que se encuentran los agentes para detectar su presencia.

Pais	Los retos encontrados durante el proceso de supervisión y control
Reino Unido	<ul style="list-style-type: none">- Detención de los delincuentes,- La dificultad de averiguar si, conductores y pasajeros de determinados vehículos están usando sus cinturones,- La policía a menudo llega a los lugares del accidente demasiado tarde para determinar si los cinturones de seguridad fueron usados.
Suecia (1)	Posiblemente, la falta de recursos para llevar a cabo controles de verificación
Holanda	El control visual no siempre es posible, especialmente en furgonetas.
Finlandia (1)	La dificultad para controlar el uso de los cinturones de seguridad en los asientos traseros de los vehículos
Alemania (1)	Los conductores y los pasajeros generalmente advierten la presencia del policía tan pronto como aparece, por lo que tienen bastante tiempo para ponerse el cinturón antes del control.
Dinamarca (1)	Ningun reto en particular.
Irlanda (1)	Los conductores y los pasajeros, generalmente, advierten la presencia del policía tan pronto como aparece, por lo que tienen bastante tiempo para ponerse el cinturón antes del control.
Italia	-
Austria	-
Francia (1)	Visibilidad en los asientos traseros.
Bélgica (1)	Ningun reto en particular.
España (1)	<ul style="list-style-type: none">- La visibilidad de los asientos traseros.- Los conductores a menudo se ponen los cinturones poco antes del control.
Luxemburgo (1)	Ningún reto en particular.
Portugal	Visibilidad en los asientos traseros. Los conductores se avisan de la presencia de controles y se colocan el cinturón antes del control.
Greece	-

Tal vez por ello, las estrategias de supervisión y control combinadas y acompañadas de otro tipo de medidas y contramedidas.

- Controles sorpresa
- Programas de incentivos.
- Los sistemas inteligentes de alarma cuando los cinturones no son usados proveen un método aceptable y suficientemente efectivo, si la alarma es lo suficientemente agresiva.
- Muchos estudios demuestran un incremento de la utilización del cinturón de seguridad cuando se combina una mayor supervisión y control, sobre todo sorpresa, del uso del cinturón con otras actividades como las campañas de información y programas de incentivos.

En resumen, respecto a las medidas de supervisión:

- Las mejores prácticas son: el uso de sistemas automatizados de control de velocidad, seguido por los procedimientos capaces de tratar un elevado número de infracciones.
- En lo que respecta a la conducción bajo los efectos del alcohol, la aplicación de pruebas aleatorias de alcoholemia con dispositivos de medición en aire espirado.
- En lo que respecta al uso del cinturón de seguridad, las medidas de aplicación intensiva de determinada duración y realizadas varias veces al año."

Respecto al propio sistema de vigilancia y supervisión:

- Aceptación del control y la supervisión policial. Un 70% de los conductores europeos están muy a favor de más control y supervisión policial (SARTRE2, 1998).
- Sólida defensa pública de un mayor control y supervisión del cumplimiento de las regulaciones de tráfico.

Por ejemplo, en Francia, el número de muertos en accidente de tráfico descendió un 20,9% en 2003, en comparación con el año anterior. La medida más importante fue la mejora del control y la supervisión policial de la velocidad y el uso del cinturón junto a un incremento de las sanciones y una sólida difusión pública (ICF Consulting, 2003).

24º Mantener un intensivo control y supervisión policial, es decir, bien explicado y publicitado puede tener un efecto a largo plazo en la conducta de los conductores. Por lo que utilizar los medios de comunicación como apoyo al sistema de control y supervisión, evidencia que la combinación de una mayor supervisión acompañada una cuidada estrategia comunicativa es la forma eficaz de incrementar el cumplimiento.

6.2.2 Alternativas a la vigilancia policial

25º Es evidente la insuficiencia de recursos policiales en la mayoría de países europeos. Por lo tanto, es necesario implementar y experimentar otras medidas que contribuyan a la conducta segura en las vías y que disminuyan la carga que supone la supervisión y el control de tráfico para la policía.

6.2.2.1 Las alternativas “tecnológicas”

Ante los recursos escasos para el control y supervisión policial (el papel cada vez más complejo y extenso de los cuerpos policiales y el hecho de que la capacidad de la policía no se incrementa de modo proporcional al crecimiento de vehículos, conductores, etc.), es necesario plantear medidas alternativas:

- Diseño de automóviles y vías, de forma que las oportunidades de cometer errores e infracciones y delitos de tráfico se vean limitados.
- Utilización de tecnologías de (supervisión inteligente) apoyo para gestionar la seguridad desde una perspectiva de la vigilancia
- Mecanismos colocados en los vehículos, que impidan superar un límite establecido,
- Otros mecanismos de control:
 - Tacógrafos electrónicos
 - Datos en el vehículo (vehículo de control, ordenadores, GPS)
 - Permisos de conducción electrónicos

- Adaptación inteligente a la Velocidad (ISA)
- Bloqueadores de alcohol
- Métodos automáticos de control y supervisión lateral de la vía

Y esperamos disponer en un futuro próximo de otras tecnologías como:

- Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) para el control lateral y longitudinal del vehículo.
- Sistemas de alerta de detección de obstáculos
- Sistemas de alerta para el abandono de un carril
- Sistemas de control de conductor
- Mejora del control del vehículo por medio de tecnologías neumáticas inteligentes
- Incorporación de las “cajas negras” en los vehículos . Con esta tecnología, no sólo mejoraría el control, sino que permitiría un claro avance en la investigación de accidentes. En este sentido, en la encuesta del SARTRE-3, se observa una opinión muy favorable de los encuestados a la utilización de este tipo de dispositivos, respondiendo el 75% encontrarse de acuerdo con la instalación de las llamadas “cajas negras” para la investigación de los accidentes.

La introducción de sistemas tecnológicos, sin embargo, requiere un cambio en la legislación, así como una experimentación al respecto⁽⁵¹⁾. Un hecho es evidente los sistemas legales todavía están lejos del rápido desarrollo tecnológico que podría permitir la implementación de nuevos métodos de control y supervisión policial. Además:

¿Qué ventajas e inconvenientes podemos establecer al comparar los sistemas de control y supervisión técnicos, frente a los humanos? ¿Se pueden llegar a sustituir unos por otros? ¿O no es cierto que el papel de los agentes policiales va mucho más allá que la persecución de la infracción?

⁽⁵¹⁾ Por ejemplo, en muchos países europeos se sanciona la utilización de detectores de la presencia de mecanismos de control de la velocidad. Es la tecnología frente a la tecnología. Por ejemplo, Finlandia, Suecia, Luxemburgo, Irlanda, Francia, España, Alemania y Dinamarca son países donde está sancionado el uso de instrumentos diseñados para detectar los dispositivos de control de velocidad. Mientras que en Austria la posesión de este tipo de detectores de láser o de radar está sujeta a una autorización.

O ¿qué decir de la aceptación por parte de los usuarios del control por medio de “aparatos tecnológicos”?

¿Aceptarían los usuarios de la vía el control y la supervisión de la norma “tecnológica”, de la misma forma en que aceptan la vigilancia policial?

Algunos datos preliminares nos pueden guiar en la respuesta. En nuestro estudio poblacional paralelo, ya citado en este documento (Alonso et al., 2005), el 58% de los españoles lo considera totalmente o bastante útil.

26º Utilizar de forma más efectiva las tecnologías de la información. El área de la seguridad vial, incluido el control y la supervisión, es un área poco “tecnificada”. Sin embargo, el uso más activo de la tecnología moderna reforzaría el control y la supervisión.

6.2.2.2 Agentes de tráfico vs. cuerpos no policiales

A raíz de la saturación de las tareas policiales en el control y la supervisión del tráfico, y podríamos decir de la lentitud con la que se imponen los sistemas de control tecnológico, ha surgido en Europa la iniciativa de transferir las tareas de control y supervisión a cuerpos no policiales, lo que se denomina “control y supervisión no policial” Un sistema que, sin embargo, y en principio, no está bien aceptado por los conductores.

En numerosos países europeos ha surgido la tendencia de explorar la posibilidad de realizar determinadas transferencias en las **tareas de supervisión y control policial a organizaciones no policiales**. En nuestro país ya se han dado pasos en esta dirección con la modificación de la Ley Orgánica 2/1986 que hace posible la creación de **cuerpos específicos para el control, señalización y dirección del tráfico en el casco urbano**:

- a) Supervisión del cumplimiento de las leyes de tráfico llevadas a cabo por instituciones ajenas a los cuerpos policiales. Se denomina “control y supervisión no policial” (“non-police based enforcement”), y no está aceptado actualmente. Por ejemplo, en la encuesta SARTRE-3, a cuestiones planteadas en lo relativo al control de la velocidad por empresas privadas existe un unánime desacuerdo por parte de la población encuestada.
- b) Otra posibilidad es que las actividades de control y supervisión sean totalmente controladas gubernamentalmente, pero fuesen llevada a cabo por una organización privada o una organización mixta (pública-privada).

Ejemplo de estas tareas de supervisión y control no policial son las áreas de control de la velocidad de las autoridades locales (Alemania), las medidas de mejora de la conducción llevadas a cabo por autoridades gubernamentales especializadas, las inspecciones de vehículos periódicas por parte de compañías privadas (Finlandia), y la supervisión administrativa del aparcamiento por parte de las autoridades locales (Holanda y algunos otros países).

Integrar la labor de seguridad debería estar más en manos diferentes agentes, ya que podría ser, que se exija demasiado a la policía. La infraestructura viaria ofrece amplias posibilidades para evitar los errores del control y supervisión.

27° Necesidad de evaluar el trabajo de control y supervisión policial complementándolo con el uso de tecnologías y si la labor de control puede realizarse por cuerpos no policiales u organizaciones mixtas. Así como valorar la aceptación por parte de los usuarios de la vía de otros tipos de control alternativo.

Se realizan campañas de control de 15 días para lavar la imagen. Terminada la campaña no se ejerce ningún tipo de supervisión.

Además, en nuestro país, los agentes que se dedican a la vigilancia y supervisión del tráfico no están preparados (formados) de modo específico para dedicarse a ello. Sólo deberían dedicarse al tema del tráfico y deberían especializarse en temas de seguridad vial.

6.3 El sistema sancionador: “la justicia a escena”

Cuando en el documento hemos dado el salto de abarcar la “sanción penal”, hemos pasado de la potestad sancionadora de la administración (una potestad cedida por el sistema judicial), a las atribuciones propias, a la entrada en escena del procesamiento judicial penal. Esto suponía entrar en los delitos reconocidos por nuestro Código Penal en materia de tráfico:

Tan sólo vamos a entrar en la reflexión de aquellas cuestiones genéricas que como usuarios (las cuestiones jurídicas se las dejamos a los juristas), puedan surgirnos a partir de los humildes conocimientos que hemos intentado transmitir en este documento.

Sirva de ejemplo:

- En el delito penal de conducir vehículos a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

¿Qué ocurre cuando la persona que comete el delito no posee permiso de conducción?

La suspensión o retirada no cabe, pero ¿puede el infractor o delincuente sacarse el carnet sin ninguna repercusión? Obviamente hasta ahora sí. Desde la última modificación de la ley de seguridad vial “no podrá optar al permiso de conducir durante dos años” ¿Es suficiente?

¿No puede darse el caso de que una persona, aún con un nivel inferior al permitido, conduzca bajo la influencia de...?

Por otra parte, la población acepta la dureza de las sanciones e incluso su potencial incremento. El 22% de los encuestados en el estudio SARTRE defiende el nivel actual de las sanciones, mientras que un 56% estaría a favor de penas más severas por las infracciones de tráfico en sus países. Esta cuestión se corrobora en el estudio poblacional paralelo (Alonso et al., 2005). Así, dada su aceptación:

30º Una de las principales explicaciones del supuesto “fracaso del sistema sancionador”, en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, es que se ha instalado en el ciudadano la conciencia de que las sanciones administrativas de tráfico no se cumplen.

En cualquier medio de comunicación podemos ver cómo empresas especializadas en recursos contra sanciones administrativas de tráfico se anuncian ofreciendo importantes porcentajes de recursos estimados, incluso algunas llegan a garantizar el cien por cien de los resultados.

A esta práctica se han incorporado incluso las empresas aseguradoras de automóviles. Cuando esto sucede, la Ley se convierte en papel mojado y es fuente de fuertes desigualdades entre los que la cumplen y aquellos que la desprecian:

Así, si una Ley deja de aplicarse, nadie creará ya en la Ley.

En cualquier caso, lo que no tiene sentido es usar el riguroso instrumento de la norma para poner una regla que sea luego papel mojado. El sistemático y tolerado incumplimiento crea profundas desigualdades y, sobre todo, degrada la norma: se está dando por sentado que cada uno puede hacer lo que se le antoje.

El análisis de los pronunciamientos judiciales de las Salas de lo Contencioso-Administrativo de los Tribunales Superiores de Justicia refleja un dato cierto: muchos recursos en materia de tráfico planteados por los ciudadanos son estimados total o parcialmente por los tribunales, lo que ayuda a aumentar esa conciencia de que el incumplimiento de la norma, aun cuando es detectada y denunciada por los agentes de la circulación, no produce la consecuencia jurídica anudada al tipo de infracción.

31° Es necesario corregir la tendencia a tener la conciencia de que el incumplimiento de la norma no va a producir la consecuencia legal-jurídica asociada a la infracción. Ello debe hacerse respetando escrupulosamente las garantías de los ciudadanos desde la denuncia hasta la resolución definitiva de los procedimientos administrativos sancionadores.

Se trata de hacer respetar la Ley y de conseguir un nivel razonable de cumplimiento de la norma. El objetivo se centra únicamente en conseguir que aquellos ciudadanos que menosprecien o infrinjan las normas de tráfico y sean denunciados por los agentes encargados de la vigilancia reciban la correspondiente sanción. De modo que la conducta típicamente antijurídica y culpable reciba el reproche de la sanción, tras el correspondiente procedimiento administrativo en que se respeten las garantías del presunto autor de la conducta ilícita (presunción de inocencia, separación entre el órgano de instrucción y el de decisión, audiencia, proposición y práctica de pruebas, etc.).

En definitiva, se trata de hacer efectivo el objetivo de la denuncia, que no es sancionar

“...sino cabalmente lo contrario, no sancionar, porque con la simple amenaza se logra el cumplimiento efectivo de las órdenes y prohibiciones cuando el aparato represivo oficial es activo y honesto”.

32° La capacidad represora del Estado a través de ejercicio del derecho subjetivo a penar o sancionar conductas transgresoras del ordenamiento jurídico, debería obtener como resultado conseguir un nivel razonable de cumplimiento de la norma.

6.3.1 Las alternativas y complementos al sistema sancionador “convencional”

6.3.1.1 Las medidas reeducadoras

Muchos países han introducido diversas consecuencias especiales distintas a las multas por el quebrantamiento de una ley de tráfico, así como mecanismos especiales diseñados para su aplicación. La obligación de someterse a una prueba médica y psicológica, la obligación de volver a obtener el permiso, programas de rehabilitación, cursos terapéuticos, trabajos comunitarios.

La redacción dada al Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, ya añadía a las sanciones típicas: - pecuniaria y suspensión del permiso de conducir;- nuevas sanciones como la revocación-sanción y medidas reeducativas.

Las primeras, es decir, las sanciones convencionales, cumplen exactamente el prototipo de la definición. Sin embargo, las nuevas medidas reeducativas, permiten la reducción de la sanción pecuniaria y de suspensión del permiso de conducir en un 30 por ciento de la totalidad, siendo sustituidas, a petición del sancionado, por medidas reeducadoras que se determinarán reglamentariamente (modificación al artículo 67.1 de la Ley de Seguridad Vial).

También se prevé para los autores de infracciones muy graves y reincidentes que puedan evitar la revocación del permiso de conducir, solicitando la realización de un curso de reciclaje y sensibilización, que también será determinado reglamentariamente (modificación al artículo 67.3 de la Ley de Seguridad Vial).

33º No podemos esperar a que el ciudadano cometa una infracción para proceder a inculcarle una educación vial adecuada.

El proceso de educación vial debe ser anterior al proceso sancionador, debe llegar a nuestras escuelas, para que los niños, desde muy pequeños, aprendan a valorar lo importante que es cumplir las normas. Si conseguimos llevar a la educación ordinaria de nuestros hijos, el conocimiento de las normas de tráfico y lo productivo que es para la sociedad su cumplimiento, quizás el número de detenidos por delitos contra el tráfico, el número de sanciones administrativas y la necesidad de medidas reeducadoras descenderán considerablemente, y se conseguirá el objetivo final, que es reducir a la mínima expresión los accidentes de tráfico y las trágicas consecuencias que de los mismos se derivan.

6.3.1.2 El tratamiento de la reincidencia como medida preventiva para evitar la infracción/sanción

En el caso de la reincidencia, como detonante de la gravedad o peligrosidad de un conductor, y por tanto como punto de partida para la reflexión, nos parece ilustrativo el caso de la legislación reciente de Holanda.

La propuesta remitida a diferentes Ministerios y autoridades en este país fue que "los automovilistas o los motociclistas que reinciden en un intervalo de cinco años con una sentencia de infracción grave de tráfico, automáticamente se les incapacitará para la conducción. Esta nueva disposición legislativa se dirige a conductores bebedores, conductores que exceden la velocidad seriamente y conductores que causan accidentes de tráfico con consecuencias graves (...)

"Un tribunal ya puede descalificar a las personas de conducir por un determinado número de infracciones graves de tráfico pero no está obligado a hacerlo."

El Ministro de Justicia "quiere cambiar esta situación para los casos de reincidentes de tráfico. Los hoggers de la carretera que reinciden plantean una gran amenaza para la seguridad vial. Al cometer una segunda infracción el automovilista o el motociclista, se anula una causa delictiva previa. Por consiguiente, la suspensión del permiso obligatorio para conducir durante un período de tiempo específico sería justificada para estos casos. Se espera que la medida tenga un efecto fuertemente preventivo: Hombre prevenido vale por dos.

Al Ministro... también le gustaría ver como los conductores reincidentes pierden completamente su permiso de conducir cuando el tribunal ya les haya suspendido el permiso de conducir durante un año o más. Luego necesitarían volver a realizar el examen de conducir. Este esquema se aplicaría en todos los casos en los que un tribunal puede descalificar a las personas de conducir con base a la legislación de tráfico holandesa (Dutch Road Traffic Act). La propuesta legislativa no establecer distinción entre la conducción profesional o con fines laborales y la conducción privada. Así, el conductor profesional que comete un delito grave de tráfico mientras conduce con un fin privado puede perder su permiso de conducir si reincide. Los delitos de tráfico menos graves –las denominadas infracciones Mulder en los Países Bajos-, pueden recibir una denuncia y resolverse como una multa de tráfico -quedando fuera del alcance del esquema propuesto-. El Ministro tiene la intención de utilizar un sistema de puntos simple sin demasiado papeleo burocrático con el fin de evitar la tirantez para la policía de tráfico y para el automovilista que está al volante de un automóvil cuando la policía los detiene.

Los tres tipos de delitos de tráfico para los cuales la descalificación obligatoria pronto será aplicable han sido seleccionados principalmente por razones de seguridad. Las personas que conducen bajo la influencia de alcohol y son detenidas por un delito grave de exceso de velocidad son relativamente propensas a la reincidencia, según un estudio sobre la reincidencia delictiva llevado a cabo por el Centro de Investigación y Documentación (Research and Documentation Centre –WODC-) del Ministerio de Justicia que se finalizó en el año 2004. La política de seguridad vial del Gobierno se ha centrado en estas cuestiones durante años.

La mayor parte de estos delitos de tráfico pueden ser detectados de forma relativamente fácil mediante la utilización de equipos de alta tecnología. Por ejemplo, la vigilancia poco notoria con cámaras de vídeo utilizada regularmente para el control de tráfico puede ser utilizada para detener a los usuarios de la vía que cometen delitos graves por exceso de velocidad. En 2001, un proyecto piloto con vigilancia de vídeo en la región del Jsselland dio como resultado que casi 200 conductores peligrosos tuvieran que entregar sus permisos de conducir.

En el año 2002, la vigilancia de vídeo general de la National Police Agency en la red principal de carreteras dio como resultado la confiscación de aproximadamente 250 permisos de conducir y 14 casos en los cuales la Oficina Central para Motor Vehicle Driver Testing (CBR) ordenó una investigación para ver si el permiso de conducir debe ser invalidado. En 2004, se utilizaron unos veinte vehículos de vigilancia de vídeo adicionales para aumentar la probabilidad de atrapar a aquellos que excedían la velocidad de forma notoria. La experiencia ha demostrado que estos usuarios de la vía a menudo son culpables de "conducir pisando los talones al de delante", conducción agresiva, el adelantamiento antireglamentario y otras infracciones graves de tráfico. Las infracciones por exceso de velocidad de más de 40 kilómetros en autopistas y de más de 30 kilómetros en otras carreteras estarán sujetas al derecho penal.

El estudio del WODC acerca de la reincidencia demostró que la mayoría de delincuentes de tráfico sólo entran en contacto con la ley un par de veces; si han delinquido más de dos veces, generalmente cometen también otros delitos. La reincidencia registrada entre delincuentes de tráfico generalmente es menor que la de otros grupos de delincuentes como aquellos que utilizan la violencia o cometen crímenes contra la propiedad. Sobre el 40 por ciento de delincuentes de tráfico tiene probabilidad de reincidir durante los siguientes cinco años.

El 80 % de casos que implican a reincidentes se relacionan con otros tipos de delitos de tráfico. La probabilidad de que los conductores bebidos reincidan durante los siguientes cinco años es de un 28 por ciento. Una persona de cada cinco que han sido convictas por una infracción grave de exceso de velocidad será detenido de nuevo por este mismo delito antes de cinco años.

Sirva de ejemplo la iniciativa francesa, a través de una Circular del 25 de mayo de 2001 ("Orientaciones générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière"). Esta circular subrayó la

"necesidad de establecer relaciones entre la justicia y las asociaciones especializadas en la lucha contra el alcoholismo para adaptar la sanción a la personalidad del conductor infractor. Esta circular también invita a la jurisdicción a mejorar la comunicación sobre la actividad legal en el campo de la seguridad vial, con el fin de acercarla a los servicios públicos de cada Departamento, así como a las asociaciones especializadas en la lucha contra la inseguridad vial."

Alternativas a la justicia "tradicional", y, en aras de aumentar la eficacia del sistema sancionador judicial.

34º Simplificar los procedimientos sancionadores y judiciales, haciéndolos más cortos, lo que conlleva decisiones más rápidas

Por ejemplo, aplicando un simple esquema de multas fijas y eliminando órganos de apelación para algunas infracciones comunes o atribuir los juicios rápidos a los asuntos de tráfico, se incrementa enormemente la eficacia del proceso.

Los juicios rápidos de la Ley 38/2002, de 24 de octubre, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (B.O.E núm. 258, de 28 de octubre de 2002), a la vez que ha modificado el procedimiento abreviado, ha venido a introducir en nuestro ordenamiento procesal penal (Titulo III del Libro IV –arts. 795 a 803- de la Ley de Enjuiciamiento Criminal) el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos. Entrada en vigor (disposición final tercera de la ley 38/2002) 28 de abril de 2003. Cuando el proceso se haya incoado en virtud de atestado policial y se trate de delitos con penas privativas de libertad que no excedan de 5 años o penas de otra naturaleza que no excedan de 10 años, flagrantes o de lesiones, coacciones, amenazas, violencia física o psíquica habitual, de hurto, de robo. de hurto y robo en vehículos o contra la seguridad en el tráfico, o de sencilla instrucción.

Esquema del procedimiento abreviado de los juicios rápidos

- 1 En un máximo de 72 horas - Actuaciones de la Policía Judicial
La política judicial detiene al autor y lo pone a disposición del juzgado de Guardia o, sin detenerlo, lo cita para comparecer ante el mismo (art. 795), practica las diligencias previstas en el art. 796 y remite el atestado al Juez de Guardia competente.

- 2 En un máximo de 72 horas - Diligencias urgentes y preparación del juicio oral.
Tras la recepción del atestado, el Juzgado de Guardia incoa diligencias urgentes y practica las previstas en el art. 797 (v.g. declaración del detenido, declaraciones de testigos, reconocimiento en rueda, careo, citaciones, etc.). Además, oye a las partes personadas y al Mº Fiscal, que pueden solicitar medidas cautelares, y si considera suficientes las diligencias practicadas dicta auto ordenando seguir el procedimiento (art.798 y 799). Si se abre juicio oral, el Mº Fiscal debe formular de inmediato su acusación. Si no lo hace, se entiende que estima procedente el sobreseimiento. El acusado puede formular su defensa, solicitar la concesión de un plazo para presentar escrito de defensa (art.800) o prestar su conformidad (art.801) procediendo en este último caso el Juez de Guardia a dictar sentencia.

- 3 En un máximo de 5 días - Presentación del escrito de defensa.
Atendido el hecho imputado y las demás circunstancias del caso, el Juez de Guardia puede acordar la concesión al acusado de un plazo para la presentación del escrito de defensa.

- 4 En un máximo de 30 días - Celebración del Juicio Oral
El Juez de Guardia hace señalamiento para juicio oral en los 15 días siguientes (art.800). El juicio oral se celebrará en el día señalado, ante el Juez de lo Penal, y se desarrollará en los términos previstos en los arts. 786, 787 y 788. Caso de no poder celebrarse el día señalado o cuando no se concluya en un solo acto, se celebrará o continuará en un máximo de 15 días (art. 802).

- 5 En un máximo de 3 días - Sentencia
Cabe la posibilidad de que el Juez dicte sentencia oralmente en el acto del juicio que deviene firme si las partes manifiestan su decisión de no recurrir. Si no, la sentencia ha de ser dictada en el plazo de tres días desde la terminación de la vista (arts. 802 y 789).

CONCLUSIÓN

Sumando los plazos máximos, habrá podido recaer Sentencia en aproximadamente un mes y medio desde la detención del culpable

Los delitos contra la seguridad del tráfico, entre los que se encuentra el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol, se hayan dentro de los delitos objeto de este enjuiciamiento rápido por el procedimiento de urgencia (Art. 795 LECr.). Por lo general, los agentes de policía elaboran el atestado policial y citan para comparecer ante el Juzgado de Guardia a la persona denunciada en el mismo, que ha dado positivo en la prueba de alcoholemia, en un máximo de 72 horas. Con el sistema de juicios rápidos se posibilita **que el Juzgado de Guardia**, órgano instructor, **señale el juicio oral** al órgano de enjuiciamiento, siendo necesaria la **asistencia letrada** desde la detención o desde que de las actuaciones resultare la

imputación de un delito contra persona determinada. Se permite al imputado entrevistarse con su abogado tanto antes, como después de prestar declaración. ¿Hasta qué punto son útiles este tipo de juicios en el tráfico, en qué pueden beneficiar a la seguridad vial?

6.3.2 Juicio a nuestro sistema sancionador

Las leyes en España son estrictas, no así quien las tiene que hacer cumplir. El que las aplica no sabe lo que hace y nadie queda impune (no se sanciona a nadie).

Además, un factor que convierte en poco eficaz el cumplimiento de la ley es la impunidad total existente ante el incumplimiento.

35º El incumplimiento se mantiene por la impunidad. Los conductores piensan que "no pasa nada". En España se cumplirá una ley cuando se perciba amenaza y sabiendo que no va a quedar impune.

Cada conductor quiere ser libre al conducir. Pretende "manejar" (no conducir que implica formación), no quieren respetar la ley. Saben que el 90% de las infracciones quedan impunes. Además, si no queda impune, no pasa nada.

Un ejemplo concreto. Conducir sin seguro hasta 2004. Una infracción que debía pagarse con 100.000 a 500.000 pts a la Administración. Si no se pagaban, en el Juzgado se abonaban 10 € (luego es obvio que los conductores, prefieren ir al juzgado que pagar administrativamente).

36º Nuestra legislación no tiene en cuenta el historial de infracciones de un conductor, es decir, el estilo de conducción del conductor como estrategia para prevenir posibles consecuencias. Efectivamente, si se tuviera en cuenta se podría informar al conductor sobre los posibles riesgos que se derivan de su comportamiento como un modo para prevenir y evitar consecuencias negativas posteriores.

En cuanto el alcohol:

- De nada serviría disminuir los límites de alcohol permitidos para conducir sin vigilancia policial.
- El hecho de "...cuando el conductor mantiene una tasa de alcohol superior a la permitida, pero no manifiesta indicios de conducción bajo la influencia del

alcohol, no se convierte esta situación en claramente delito...” es una locura de la ley que se tendrá que modificar necesariamente. También podríamos plantear el caso contrario: ¿Qué ocurre si un conductor se haya manifiestamente bajo la influencia del alcohol, sin llegar a los límites máximos permitidos?

- Es importante, al menos en nuestro país establecer una definición oficial de la frontera entre la infracción administrativa y el delito de conducción en estado de embriaguez.

El correo digital

LA REDDA

LA REDDA

Condenado a 15 meses el joven que arrolló a nueve personas en Tricio

J. L. G. LOSRULLO

La Audiencia Provincial de Logroño ha condenado a 15 meses de prisión, por un delito de conducción temeraria, al joven que en la madrugada del 22 de agosto de 1999 arrolló con su vehículo a nueve personas en la localidad de Tricio, que aquellos días celebraba sus fiestas patronales. Además, el fallo incluye la privación del derecho a conducir vehículos de motor durante tres años y medio.

El procesado, que aquella noche había ingestado diversas bebidas alcohólicas, además de consumir algunas 'navas' de cocaína y un poco de marihuana, según declara probado la sentencia, mantuvo una discusión con varios jóvenes que desembocó en una agresión mutua.

Poco después, sobre las 7.45 horas, cogió su vehículo y con él se dirigió a la calle Óscar Sáenz de Santamaría, donde se ubican los charrros y 'chiringuitos', que en ese momento abarrotaban unas 250 personas. En un momento dado -y tras un altercado con quienes le pareció que integraban el grupo que le había agredido en la discusión previa- se montó en el coche -para tratar de escapar de ellos- y amarró el automóvil, golpeando en su trayectoria a las personas que encontró a su paso. Al final hubo de detener la marcha por encontrarse la calle cortada, siendo retenido por varios jóvenes e incendiado su automóvil.

La resolución decreta el pago de distintas indemnizaciones a los heridos, por importe aproximado de unos 150.000 euros, de los que 138.000 se abonarán a la principal de las víctimas, una joven de Alberta que entonces tenía 18 años. De estas sumas, la sentencia declara responsable civil a la compañía Bilbao, aseguradora del vehículo que conducía el procesado, cuyo letrado reclamó en el juicio la absolución de su representada.

Precisamente fundamentó esta petición en que, al tratarse de una tentativa de homicidio, falta de lesiones y delito contra la seguridad del tráfico que la Fiscalía imputaba al acusado en su escrito de conclusiones provisionales, la aseguradora carece de responsabilidad civil.

Por otra parte, el acusado deberá hacer frente a los gastos derivados de la estancia de su vehículo en las dependencias de la empresa en la que se depositó su automóvil, gastos que la sentencia fija en tres euros diarios y que elevará la cantidad a una suma ligeramente inferior a los seis mil euros. De hecho, el turismo del procesado, que fue incendiado aquella misma noche por un grupo de personas cuya identidad se desconoce, continúa hoy en el pabellón de la empresa que efectuó su traslado.

El fiscal pide dos años de prisión para un joven que atropelló a otro tras una pelea

El suceso, que es calificado como intento de homicidio, tuvo lugar junto al Parque de Ocio Centro Real en mayo del 2002. Se pide también la retirada del carnet durante tres años para el principal inculcado por un delito de conducción temeraria

R.M./BADAJOZ

La Audiencia Provincial de Badajoz juzgó ayer a A.R.M. por un delito de intento de homicidio, cometido en la madrugada del 19 de mayo de 2002.

El fiscal rebajó la petición de pena desde siete años de cárcel que pedía en sus conclusiones iniciales, a dos años. Los hechos juzgados ayer tuvieron lugar en la madrugada, en torno a las 0,45 horas.

Según el relato del fiscal, al salir de la discoteca Bolero se produjo una pelea entre varios jóvenes. Uno de ellos, J.L.P.L., golpeó a A.R.M. y le causó una contusión y un hematoma. A.R.M. respondió a esta agresión yéndose a su coche, un Ford Orion blanca, con intención de atropellar a J.L.P.L. La persecución por la zona y lanzó el automóvil contra él. Como J.L.P.L. se apartó, el coche acabó impactando contra la Cantina Mexicana y le rompió la luna. La persecución continuó y finalmente A.R.M. alcanzó a J.L.P.L. con el vehículo y le causó lesiones en un codo y una rodilla. No le han quedado secuelas del atropello.

En el banguillo de los acusados se pintaba también J.L.P.L.(el atropellado), acusado de una falta de lesiones por pegar a A.R.M. Por esa falta le piden 10 días de multa a razón de tres euros diarios. Ambos reconocieron los hechos que se les imputaban, por lo que tanto el fiscal como sus abogados renunciaron a que los testigos prestaran declaración.

Pago de indemnización

El fiscal rebajó la petición de siete años de prisión para A. R. M.por intento de homicidio hasta año y medio. El cambio se debe a que le aplica los atenuantes de arrepentimiento y resarcimiento, dado que A.R.M. ingresó en una cuenta la indemnización que se le pedía, 500,90 euros.

El Ministerio Fiscal añadió, no obstante, un nuevo delito, el de conducción temeraria, por el que le pide seis meses de prisión y la retirada del carnet de conducir durante tres años.

El fiscal estimó que se había producido una situación de riesgo para los peatones que se encontraban en la citada zona peatonal donde se produjo el atropello.

Los dos letrados que defendían y acusaban a la vez (los dos imputados eran a la vez perjudicados, si bien en distinto grado), se adhirieron a las peticiones hechas por el fiscal y el juicio quedó listo para sentencia.

Un edil de La Llagosta, ebrio y sin carnet, causa un accidente

RECORRER A UN VÍO - OUVOSER
SANTA PERPÉTUA DE MOGODA

Ebrio, sin tener carnet de conducir, haciendo esas y a una elevada velocidad con su coche. Así de temeraria fue la conducción del que fue elegido alcalde de La Llagosta, a finales de 2002, y actualmente es concejal en la oposición, Adolfo Medina González, de 36 años, que acabó en un choque con tres heridos la tarde del pasado viernes 25 en Santa Perpetua de Mogoda.

HOY // Investigativa en
BOIRO

Atropella a un peatón en un paso de cebra y no tiene permiso de conducir

11/03/2008

El conductor posee antecedentes por estafa

El vecino de Boiro F.I.P.S., que ayer atropelló a un ciudadano portugués cuando cruzaba un paso de cebra, no dispone de permiso de conducir, informó la policía local.

Los hechos ocurrieron a las seis y cuarto de la tarde en la céntrica avenida de la Constitución.

El peatón, M.A.F.P., portugués residente en Redondela, cruzaba la calzada por el paso de cebra cuando fue atropellado por un turismo Citroen Saxo.

Trasladado al hospital comarcal del Barbanza, los médicos le apreciaron diversas lesiones, aunque su estado no reviste gravedad.

El conductor no solo carece del obligatorio permiso de conducir, sino que posee antecedentes por estafa, agregaron las Fuentes.

Tres años de cárcel por apuñalar a un hombre en una disputa por un sitio

De Panorama-Actual.es

Un hombre ha sido condenado a tres años de cárcel por apuñalar a otro con quien había tenido diferencias debido a que ambos estacionaban sus vehículos en la misma plaza de la población de Novelda, en la que el acusado cargaba y descargaba su furgoneta de modo que obstaculizaba las maniobras de los restantes usuarios.

En una sentencia hecha pública hoy, la Audiencia de Alicante indica que la "actitud agresiva" de la víctima y su ánimo ofensivo supusieron "una auténtica provocación del incidente".

Aunque también juzga "ciertamente desproporcionada" la reacción del acusado, no deja de considerar la circunstancia a efectos punitivos y reduce en dos grados la pena, en este caso por un delito de homicidio en grado de tentativa.

El tribunal declara probado que, la noche del 13 de julio de 2003, el acusado estaba ocupado en la carga de su vehículo en una plaza ubicada en las inmediaciones de la calle Espoz y Mina, en Novelda, cuando la víctima se dirigió hacia él, le dijo un improperio y, cogiéndolo de la pechera, lo zarandó.

El inculpado, entonces, sacó una navaja del bolsillo y lanzó una puñalada al vientre de la víctima, quien marchó hacia un puesto de la Cruz Roja próximo al lugar, mientras su hijo fue en busca de ayuda.

La víctima fue atendida en el referido puesto sanitario y evacuada a un hospital, donde fue intervenida quirúrgicamente de urgencia y pudo salvar su vida, pues la herida le había perforado el hígado y, de no haber sido tratada de inmediato, habría provocado su muerte por shock hipovolémico.

El fallo recoge que el acusado deberá asimismo indemnizar al afectado con 12.621 euros en concepto de lesiones y secuelas. Panorama-Actual.es

Más noticias en Panorama-Actual.es

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española.. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J. E.; Montoro, L.; et. al. (2003). Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2003). Una visión a través de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C. Montoro, L.; Alamar, B.; et. al. (2004). Los Jóvenes en el Tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas.. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Ballestar, M.^a Luisa; et. al. (2004). Los Jóvenes en el Tráfico. Una visión en primera persona. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J.E.; Alamar, B. (2005). La Justicia en el Tráfico. Analisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Barcelona: Attitudes.
- Andenaes, J. (1977). The moral or educative influence of criminal law. En: Tapp, J.L. y Levine, F.J. (eds.). Law, justice and the individual in society; Psychological and legal issues. New Cork: Holt, Rinehart and Winston.
- Cauzard, J. P. (ed). (2004). Como conseguir conductores y carreteras más seguros Selección de resultados de un estudio europeo. Extracto redactado por Fabrice Papillon de los informes del grupo de investigadores del proyecto SARTRE 3: European drivers and road risk. Part 1: Report on principal results. Part 2: Report on in-depth analices. INRETS, Arcueil, 2004.
- Daimler Chrysler Services Fleet Management (2005). Driving in Europe. Hints & Tips. www.drive-alive.co.uk
- Dayre (2001). "Cómo se han reducido a la mitad los accidentes de tráfico en el País de Gales (Gran Bretaña)" STOP accidentes (<http://www.stopaccidentes.org>) traducido por Jeanne Picard Mahut.
- ESCAPE (2002). Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium
- ESCAPE (2003). VTT Technical Research Centre of Finland Symposium 2 December, Brussels. <http://www.vtt.fi/yki/escape>
- ETSC (1997). Transport accident costs and the value of safety. Brussels: European Transport Safety Council (ETSC).
- ETSC (2003). Cost-effective EU transport safety measures. www.etsc.be
- ETSC (1999). Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe. Bruselas: European Transport Safety Council. www.etsc.be
- ETCS. Directorate General for Energy and Transport (2004). Information gathering on speeding, drink driving and seat belt use in the member states. París: European Comisión. www.etsc.be
- Fuller, R. (1988). Psychological aspects of learning to drive. En: Rothengatter, J.A. y Bruin, R.A. de (eds.). Road user behaviour; Theory and research. Assen: Van Gorcum.
- Gondelbedl, Ch. (2004). Behaviour and safety effects of speed enforcement with mobile radar. A field experiment on rural road in the Dutch province Friesland. Presentation 17th ICTCT workshop in Tartu, Estonia, 28th-30th October 2004
- Gondelbeld, Ch. (2003). Non-technical measures for influencing traffic behaviour. Recommendations based on Dutch experiences and projects in the period 1990-

1995. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands. Project number SWOV: 30.992. Report documentation: D-2003-10
- ICF Consulting (2003): Costs-benefit analysis of road safety improvements. Final Report
- Kaiser (1979). "Delincuencia de tráfico y su prevención general" Madrid. Espasa-Calpe.
- Mäkinen, T.; Jayet, M-Ch. y Zaide, D. (1999). Deliverable 5. Legal Measures and Enforcement. Status P. GADGET. Contract No RO-97-SC.2235
- National Research Institute of Legal Policy (2002). Crime in Finland 2001; publication 183 by the National Research Institute of Legal Policy.
- Noordzij, P. (1976). Influencing road users' behaviour. Publication 76-1E. Voorburg: SWOV.
- Noordzij, P. (1988). The role of traffic rules. In: A century of automobiles: Past, present and future of automotive safety. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.
- Noordzij, P. (1994). Decline in drinking and driving in the Netherlands. In: Proceedings of the conference 'Strategic Highway Research Program (SHRP) and Traffic Safety on Two Continents', 22-24 September 1993, The Hague. VTI Konferens Nr. 1A, Part 2, pp.187-200. Swedish Road and Transport Research Institute VTI, Linköping.
- Noordzij, P. (1996). Progress in the field of urban traffic law enforcement. en: Proceedings of the conference 'Road Safety in Europe and Strategic Highway Research Program (SHRP)', 20-22 September 1995, Prague. VTI Konferens Nr. 4A, Part 4, pp. 237-242. Swedish Road and Transport Research Institute VTI, Linköping.
- Rothengatter, J.A. (1991). Normative behaviour is unattractive if it is abnormal: relationships between norms, attitudes and traffic law. En: Koonstra, M.J. y Christensen, J. (eds.). Enforcement and rewarding; Strategies and effects. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.
- SARTRE (1994). European drivers and traffic safety; Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe SARTRE. Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- SARTRE (1995). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe SARTRE European drivers and traffic safety; In-depth analyses. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS, Arcueil.
- SARTRE 2 (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Report on principal results
- SARTRE 3 (2004). European drivers and road risk. Part 1:Report on principal results. Part 2: Report on in-depth analices. INRETS, Arcueil, 2004
- Serrano (2004). "Introducción a la Criminología"
- Snortum, J.R. (1988). Deterrence of alcohol-impaired driving; An effect in search of a cause. En: Laurence, M.D., Snortum, J.R. y Zimring, F.E. (eds.). Social control of the drinking driver. University of Chicago Press, Chicago.
- Soria, S. (2002). ¿A qué velocidad circulamos en España? www.supermotor.com
- SUNflower+6 (2005). Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union. Final Report.
- United Nations General Assembly (2004). Global Road Safety Crisis: Whe should do much more. Press Conference. Abril 2004
- Wegman, F. (1999). The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets. Contribution to the South Africa - Netherlands Road Safety Workshop, 27 - 28 September 1999, Pretoria, South Africa.
- Wilde, G. J. S. (1994). Excerpts from Target Risk. www.drivers.com
- Wilde, G. J. S. (1996). A new psychology of safety and health. Drivers.com Editorial (9-9-1996).

Attitudes