

**“EVOLUCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.  
INFLUENCIA DE LA LEGISLACIÓN EUROPEA.”**

“Development of crimes against road safety in Spain.  
The influence of European Union legislation.”

Alumno: Gustavo J. García Perera.

Tutora: María Isabel Quintero Verdugo.

Titulo de Grado en Seguridad y Emergencias. Curso 2010/2011.

## INDICE

	Páginas
<b>1.-RESUMEN .....</b>	<b>3</b>
<b>2.-INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>3.-OBJETIVOS.....</b>	<b>6</b>
<b>4.-CONTENIDOS</b>	
<b>4.1. Evolución legislativa de los Delitos contra la Seguridad Vial en el Derecho Español.....</b>	<b>6</b>
<b>4.2. Informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la situación mundial de la Seguridad Vial .....</b>	<b>10</b>
<b>4.3. Normativa de la Unión Europea en materia de Delitos contra la Seguridad Vial.</b>	
<i>4.3.1. Propuesta para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa de Seguridad Vial .....</i>	<i>13</i>
<i>4.3.2. Tasas de alcoholemia recomendada por la Unión Europea. ....</i>	<i>14</i>
<i>4.3.3. El permiso de Conducir por puntos.....</i>	<i>15</i>
<i>4.3.4. Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial.....</i>	<i>16</i>
<i>4.3.5. Carta Europea de la Seguridad Vial.....</i>	<i>21</i>
<i>4.3.6. El Programa de Seguridad Vial de la Unión Europea 2011-2020 .....</i>	<i>23</i>
<b>4.4. Los delitos contra la Seguridad Vial en el actual Código Penal. ....</b>	<b>27</b>
<i>4.4.1. Encuadre jurídico-normativo de los delitos contra la Seguridad Vial. ....</i>	<i>27</i>
<i>4.4.2. Consecuencias jurídico-penales de los delitos contra la Seguridad Vial. ....</i>	<i>30</i>
<b>4.5. Evolución de la siniestralidad en las carreteras. ....</b>	<b>60</b>
<b>5.-CONCLUSIONES. ....</b>	<b>69</b>
<b>6.-REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>71</b>
<b>7.-ANEXOS .....</b>	<b>73</b>

## **1.-RESUMEN**

El presente trabajo pretende realizar un análisis de la Seguridad Vial, para ello se parte de la hipótesis de cómo la trasposición de la normativa Mundial, (informe de Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud del año 2009, y la normativa europea), ha puesto de manifiesto la adaptación de España a dicha normativa. Todo esto ha supuesto una disminución significativa de la accidentalidad en nuestras carreteras. Además se aporta un estudio sobre las estadísticas de mortalidad y accidentabilidad en las carreteras canarias, donde se demuestran cambios de comportamientos más seguro y responsables.

Por otro lado, se hace referencia a la implantación del permiso de conducir por puntos en España tras una Directiva de la Unión Europea del año 2006 y como esta medida ha supuesto una reducción de la accidentalidad.

También se presenta un estudio de las tasas de alcoholemia en España y el resto de la Unión Europea, donde cerca de un 33% de los accidentes con víctimas mortales se deben a los efectos del alcohol en la conducción. El alcohol es por tanto, la causa que más incidencia tiene en la accidentalidad, convirtiéndose de esta forma en una de las lacras más graves de las carreteras.

## **ABSTRACT**

**The present analyse, try to study the Road Security. For it, it splits of the hypothesis of how the World regulation, (report of Road Security of the World Health Organization of 2009, and the European regulation), has revealed the adjustment of Spain to the above mentioned rules. All that, has supposed, a significant decreased of the accidents in our roads. In addition, a study is contributed on the statistics of mortality and car accidents in the Canary Islands roads, where it shown, it saves and more responsible behaviours.**

**On the other hand, it refers to the implantation of the driving license through a points system in Spain, according and managed by European Union of 2006 and how this decision has supposed a reduction or decreased of the car accidents.**

**On the other hand, it also shows, a study of the rates of alcoholic levels in Spain and the rest of the European Union, where is nearly 33 % of the accidents with mortal victims, is due to the effects of the alcohol in the drivers. The alcohol is therefore, the reason that more incident has in the car accidents, turning of this form into one of the most serious blights of the roads.**

## 2.-INTRODUCCIÓN

La Seguridad Vial en España y más concretamente en Canarias ha mejorado notablemente en los últimos años, pero sigue siendo un problema de magnitud ante el que hay que utilizar todo tipo de estrategias en los cuatro grandes elementos que componen la Seguridad Vial: La vía y entorno, el vehículo, el factor humano y la norma y su control, dentro de éste último podemos destacar que los cambios legislativos llevados a cabo en el Código Penal y las infracciones administrativas como la implantación del permiso de conducir por puntos que han sido claves para que disminuya la siniestralidad en nuestras carreteras y como consecuencia de ello las muertes.

En lo concerniente a accidentes de tráfico, la evolución del número de accidentes en los últimos años pone de manifiesto que la accidentalidad, ha crecido de una manera importante desde 1994, donde se apreciaron descensos significativos, si bien en el año 2006 se ha producido un descenso de hasta un 25 %, el repunte más positivo hasta ahora reflejado, achacado entre otras medidas a las reformas legislativas tales como el “Carné por Puntos”.

La Seguridad Vial es responsabilidad de todos y cada uno de nosotros. Incumbe, en primer lugar, a los poderes públicos, que deben asumir la responsabilidad de crear un conjunto de normas que unifiquen patrones de comportamiento y posean la necesaria capacidad de adaptación ante una realidad en permanente cambio, lo que facilitará, sin lugar a duda, su conocimiento y comprensión por todos los ciudadanos.

Por lo tanto, también es responsabilidad de los ciudadanos asumir la necesidad de respetar dicha normativa y procurar tener un conocimiento preciso de los factores de riesgo que afectan la seguridad del tráfico y, especialmente, actuar a partir de una educación vial sólida y responsable. Todos juntos podemos conseguir un tráfico más seguro. Hay que destacar que una cuarta parte del presupuesto de la sanidad española se dedica a accidentes de tráfico. Anualmente los accidentes de tráfico suponen más de 16.000 millones de euros para la sociedad española, más de un 2% del Producto Interior Bruto (PIB). Cada víctima mortal en un accidente de tráfico tendría un coste de entre 34.800 y 47.400 euros y un herido grave entre 241.000 y 328.000 euros<sup>1</sup>. Destacar también que los

---

<sup>1</sup> José María López: “Los costes de los accidentes de tráfico” datos recopilados por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA)

accidentes de tráfico son la primera causa de muerte prematura en personas entre 16 y 25 años en los países desarrollados, entre ellos: España.

Según la Organización Mundial de la Salud en 1999, los accidentes han producido dos veces más víctimas mortales que todos los conflictos armados juntos. Esta situación no ha mejorado significativamente desde entonces. La mitad de los accidentes se registran en núcleos urbanos y casi la mitad de las víctimas son peatones.

Según los datos del Instituto Nacional de Toxicología en su “memoria de análisis toxicológicos por muertes en accidentes de tráfico”, de los 1447 fallecidos en el año 2001 por accidentes, se ha obtenido resultado positivo de alcohol etílico, drogas y psicofármacos/medicamentos en un total de 693 casos (48 %), por otro lado, el grupo mayoritario está en el tramo de edad entre 21 y 30 años. La correlación entre consumo de alcohol y probabilidad de accidente de tráfico es significativa y tiene una importantísima prevalencia en el contexto de la Seguridad Vial.

Por todo ello, se debe fomentar las políticas de prevención en los centros escolares a través de asignaturas transversales y por parte de las distintas administraciones, a través de sus distintos departamentos como pueden ser Policías Locales, educadores, especialistas relacionados con el tráfico y la circulación, deben desarrollar un conjunto de acciones preventivas encaminadas a mejorar la Seguridad Vial, impartiendo clases de Educación Vial en colegios públicos y privados, a menores de 14 años, así como charlas informativas en Centros de la Tercera edad. En esta línea destaca la puesta en marcha de iniciativas y proyectos como la creación de grupos de trabajo encargados de formular diversas propuestas de actuación, compuestos por funcionarios de las Policías Locales en las distintas ciudades españolas y de otros servicios municipales como educación, cultura, o servicios sociales.

Asimismo, la mejora de algunos tramos de calle dentro de la red viaria, formulando propuestas consistentes fundamentalmente en la reubicación de pasos de peatones, encauzamiento del tráfico de los mismos y en general medidas encaminadas a la protección peatonal.

También se ha valorado la necesidad de realizar el presente trabajo para contribuir al estudio de la Seguridad Vial en España, profundizando en un análisis de las distintas

normas y cómo la legislación española se ha tenido que ir adaptando al derecho europeo existente en materia de Seguridad Vial.

### **3.- OBJETIVOS**

El objetivo fundamental de este estudio es analizar como la influencia de la normativa europea, en materia de Seguridad Vial, ha influido en para que estado español haya tenido que adaptar su legislación con el objetivo de reducir la accidentabilidad en las carreteras españolas hayan disminuido de forma considerable y en Canarias donde dicha siniestrabilidad ha disminuido de forma significativa. Si bien se puede señalar, como objetivos específicos los siguientes:

1. Determinar la influencia de las disposiciones y recomendaciones en materia de Seguridad Vial de la Unión Europea en el ámbito jurídico español.
2. Analizar la normativa española en materia de Seguridad Vial y valorar sus repercusiones jurídico-penales.
3. Demostrar como la normativa de la Unión Europea ha influido en la disminución del las víctimas de accidentes de tráfico en el entorno de Europa, España y concretamente en la Comunidad Autónoma de Canarias.

### **4.- CONTENIDOS**

#### **4.1.-Evolución legislativa de los Delitos contra la Seguridad Vial en el Derecho Español.**

En este apartado, es preciso referirnos al hecho de que en las legislaciones europeas, en un primer momento, las infracciones relativas al tráfico de vehículos a motor tuvieron un estricto carácter administrativo. La técnica legislativa consistió entonces en agrupar en una normativa autónoma las infracciones administrativas y los ilícitos penales en materia de Seguridad Vial.

En España, las sanciones en materia de tráfico también eran exclusivamente administrativas, destacar que los primeros textos normativos sancionadores en materia de Seguridad Vial fueron los Reales Decretos de 23 de Julio de 1918, 29 de octubre de 1920 y 24 de noviembre de 1922, unificados por el Reglamento de 1926 sobre el que se edificó el Código de Circulación de 25 de diciembre de 1934. Mientras tanto, los Códigos Penales no contuvieron las disposiciones sobre esta materia hasta la promulgación del Código de 1928, que en el Título IX de su Libro II (Delitos contra la Seguridad Colectiva) incorporaba

figuras delictivas relacionadas con el tráfico viario. Sin embargo, éstas fueron, a juicio de la doctrina, “de tan escasa fortuna”<sup>2</sup> y “de configuración tan confusa”<sup>3</sup> como para ser inmediatamente derogadas por el Código Penal de 1932. Tampoco el Código de 1944 realizó incursión alguna en la seguridad de la circulación viaria.

El punto de inflexión puede encontrarse en la Ley del Automóvil de 9 de mayo de 1950, que a pesar de su escasa extensión, tipificaba un amplio elenco de conductas delictivas de riesgo y desobediencia, mientras que el castigo de los resultados lesivos se efectuaba a título de imprudencia fuera de esta ley y dentro por tanto de la órbita del Código Penal. La opción legislativa que llevó a la incriminación tuvo, sin duda, motivaciones variadas, influyeron probablemente en el legislador las prolijas regulaciones del Derecho comparado y, según apunta Morillas Cuevas, “la superación de los años más duros de la Posguerra”<sup>4</sup>. La lenta recuperación económica llevó, pues, a un aumento progresivo de la circulación de vehículos, quedando los poderes públicos españoles emplazados a adaptar la legislación a los postulados seguidos en el resto de Europa.

A medida que el tráfico rodado iba aumentando, se sentía por el legislador la necesidad de regular la materia mediante una ley especial, y así se empezó a trabajar hasta que salió a la luz la Ley del Automóvil de 9 de mayo de 1950, entre las conductas tipificadas en la Ley de 1950, aparece por primera vez castigada la pena de arresto mayor o multa de 1000 a 50.000 pesetas, la conducción “bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”. Se configuraba esta infracción como un delito de peligro, puesto que se exigía que las sustancias típicas impidieran al conductor conducir en condiciones de seguridad. El mérito de este artículo primero de la Ley de 1950, residía como ha escrito Gómez Pavón<sup>5</sup>, en que se apartaba “de las tendencias formalistas imperantes en la legislación comparada del momento”, conforme a las cuales bastaba para cometer el delito la superación de la tasa de alcohol permitida.

De todos modos, la Ley de 1950 fue objeto de duras críticas que motivaron su derogación por la Ley de 24 de diciembre de 1962, sobre el “Uso y Circulación de Vehículos a motor”, nacida con el ambicioso propósito de agrupar en su seno toda la regulación del tráfico. A pesar de que las principales modificaciones se centraba en los

---

<sup>2</sup> MORILLAS CUEVA, L. “Delitos contra la seguridad del tráfico: una preocupada reflexión global” pág. 170.

<sup>3</sup> CARMONA SALGADO, C. “Delitos contra la Seguridad del Tráfico, en COBO DEL ROSAL, M. (dir), Compendio de Derecho Penal Español Marcial Pons. Madrid, 2000, pág. 701

<sup>4</sup> MORILLAS CUEVA, L. Delitos contra la seguridad del tráfico: una preocupada reflexión global”, págs.170-171.

<sup>5</sup> GÓMEZ PAVÓN, P. “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Bosch Barcelona, 1988 pag.128

aspectos civiles y procesales y del fiel seguimiento de los efectos de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes (la incorporación al tipo de las sustancias psicotrópicas fue más tardía) no quedó indemne ante esta intervención legislativa. El artículo 5º de la Ley de 1962 pasó a exigir solamente una influencia “manifiesta” de las sustancias, al quedar redactado como sigue: “el que condujere bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes será castigado con la privación del permiso de conducir por tiempo de uno a tres años y multa de 5000 a 25000 pesetas. Semejante precepto dividió a la doctrina entre aquellos que entendieron que el legislador había optado por ampliar el ámbito de aplicación del tipo, al tratarlo como delito de peligro abstracto, y quienes, por el contrario, consideraron que el delito mantenía su naturaleza de peligro concreto<sup>6</sup>.

Con la voluntad de zanjar esta discusión, y, más genéricamente, de insertar los delitos de tráfico en el Código Penal de fecha 23 de noviembre de 1995, la reforma del texto punitivo y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal efectuada por la Ley de 8 de abril de 1967 supuso una nueva regulación penal del tráfico viario. En primer lugar, se introdujeron los delitos de tráfico en la Sección 1ª (Delitos contra la Seguridad del Tráfico, Capítulo I del Título XVII) que llevaba una rúbrica poco afortunada: “De los delitos de riesgo en general”, dentro de la Parte Especial del Código. El mencionado Capítulo incluía los artículos 340 bis a), 340 bis b) y 340 bis c), ocupándose el primero de estos preceptos del delito de conducción bajo los efectos del alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes. En la nueva regulación, la influencia de las sustancias tóxicas en la conducción punible no tenía por qué ser “manifiesta”, dada la supresión de este término en la redacción definitiva del texto. Se pretendía con ello confirmar la naturaleza abstracta del peligro incriminado. La opción político-criminal del legislador de 1967 perduró durante toda la vigencia del texto punitivo anterior a pesar de las múltiples reformas que “estoicamente” éste hubo de soportar.

El Código Penal, breve en artículos pero de contenido amplio en lo que se refiere a la variedad de los comportamientos delictivos que regula, sería sustituida por la de 24 de diciembre de 1962, que, en esencia, no introducía tipos penales novedosos pero sí alguna modificación de interés. A modo de ejemplo, en los supuestos de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas ya no se hizo referencia expresa al estado de incapacidad que la ingesta de alcohol produce, sino a la “influencia manifiesta” que esta clase de bebidas provoca. Unos años después se publicaría la Ley de 8 de abril de 1967, que

---

<sup>6</sup> GÓMEZ PAVÓN, P. “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Bosch Barcelona, 1988 págs. 129-130

tampoco introdujo preceptos nuevos en materia penal pero sí pretendió adaptar la normativa especial y la general del Código Penal, fijando la estructura de estas infracciones penales tal como se han concebido hasta el Código Penal actual de 23 de noviembre de 1995: bajo la rúbrica “delitos contra la seguridad del tráfico” se ha regulado esta materia dentro de los “Delitos contra la seguridad colectiva” (anteriormente denominados “de riesgo general) y se ha mantenido así hasta nuestros días, a pesar de las sucesivas y continuas reformas que se han ido produciendo, la última de las cuales operada en virtud de la reciente entrada en vigor de la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre que tiene una nueva redacción y se denomina “Delitos contra la Seguridad Vial” y en la que se puede apreciar la siguiente clasificación de estas infracciones :

1º. Infracciones de riesgo: la obstaculización del tráfico y el no restablecimiento de la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

2º. Infracciones de simple actividad: conducción antirreglamentaria, con exceso de velocidad o más de 1,2 gramos/l. de alcohol en sangre (conductas que generan “peligro abstracto presunto”).

3º. Infracciones de resultado: con causación de lesiones graves.

4º. De peligro: conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas y temeridad manifiesta (cuando se produce concreto peligro o desprecio por la vida de los demás).

5º. Al margen de la Seguridad Vial: desobediencia en el sometimiento a pruebas de alcohol o drogas y conducción sin permiso.

Según el Preámbulo de la Ley, esta modificación del Código Penal se considera oportuna en este momento y se plantea con el objetivo de definir con mayor rigor los delitos relacionados con la Seguridad Vial y evitar que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes.

## 4.2 Informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la situación mundial de la Seguridad Vial.

Como se expondrá a continuación, la Organización Mundial de la Salud en junio de 2009 publicó el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial, la primera evaluación mundial realizada a partir de una encuesta normalizada. Más de 1.000 personas, incluidos varios miembros del Grupo de Colaboración, participaron en la elaboración del informe, y se recibieron datos de 178 países. Los resultados indican que los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un importante problema económico, social y de salud pública, sobre todo en los países de ingresos bajos y medianos. Casi la mitad de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o motociclistas, lo que pone de relieve la necesidad de prestar más atención a esos usuarios de la carretera en los programas de Seguridad Vial. Los resultados sugieren que en bastantes países las leyes de Seguridad Vial deben ser más exhaustivas y es preciso reforzar su cumplimiento y perfeccionar los vínculos y los sistemas de datos. En el informe se muestra claramente que, aunque muchos países han adoptado medidas para mejorar la Seguridad Vial, se necesitan muchas más para conseguir que las carreteras del mundo sean más seguras. Los resultados del informe han constituido la base de referencia para medir futuros progresos en materia de Seguridad Vial.

Desde el informe anterior presentado a la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la Seguridad Vial, se han adoptado bastantes medidas a nivel local, nacional e internacional, se han mantenido y han cobrado impulso iniciativas, como la red del sector privado para la Seguridad Vial y el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Además, han tenido lugar diversos “primeros acontecimientos” enfocados en la Seguridad Vial en todo el mundo, por ejemplo, la primera Conferencia Internacional sobre Seguridad Vial en el trabajo, el primer *“Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial”*<sup>7</sup>, el primer proyecto mundial para el establecimiento de objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, la primera reunión de organizaciones no gubernamentales para la defensa de la Seguridad Vial y el llamamiento a la primera Década de Acción para la Seguridad Vial. Todo esto muestra que los Estados miembros y otras partes interesadas reconocen cada vez más que es urgente adoptar

---

<sup>7</sup> Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: Organización Mundial de la Salud Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP); [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention](http://www.who.int/violence_injury_prevention)

medidas en materia de Seguridad Vial. Sin embargo, las lesiones por accidentes de tránsito continúan impidiendo los adelantos en materia de salud y desarrollo en todo el mundo, y tienen consecuencias devastadoras para las personas, las familias, las comunidades y la sociedad. En general los usuarios mas vulnerables de las carreteras, como peatones, ciclistas o motoristas, que carecen de la estructura de protección de un automóvil y han sido dejados de lado en muchas estrategias de Seguridad Vial, se encuentran particularmente en situación de riesgo y necesitan protección. Además, se prevé que las lesiones causadas por accidentes de tráfico sean la quinta causa de muerte en todo el mundo para 2030, a menos que se tomen medidas inmediatas, de hecho, en algunas regiones, las muertes causadas por los accidentes de tráfico ya son la causa principal de muerte en el grupo de edad económicamente más productivo, a saber, el grupo entre 15 y 44 años, y la segunda causa de muerte en el grupo entre 5 y 14 años, según el Informe de la OMS sobre Seguridad Vial.

Las principales opiniones en materia de Seguridad Vial han empezado a hacer hincapié en que el aumento masivo de fallecidos en accidentes de tráfico no son inevitables. Se conocen los principales factores de riesgo de las lesiones causadas por accidentes de tráfico y también las medidas efectivas para abordarlos, por lo que, se dispone de los conocimientos, pero lo que falta son recursos y voluntad política siendo lo conveniente aplicar de forma generalizada a la Seguridad Vial el enfoque de los sistemas de seguridad, teniendo necesita una visión más ambiciosa de la Seguridad Vial que comprenda un ámbito mas amplio que el propiamente nacional. También se ha de reseñar las cantidades de la financiación pública para la Seguridad Vial que no guardan proporción con la magnitud del problema, y es por ello que se precisa redoblar los esfuerzos para recabar apoyo financiero adicional para proyectos de Seguridad Vial. En particular, las intervenciones en la infraestructura vial destinadas al mejoramiento de la seguridad siguen planteando grandes dificultades para los países en desarrollo, donde los resultados de la insuficiencia de las inversiones estatales se ponen claramente de manifiesto cuando se contraponen a los beneficios sociales elevados de las intervenciones encaminadas a aumentar la seguridad. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial es un instrumento importante para movilizar el apoyo que se necesita con tanta urgencia, en este ámbito.

La primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú el 19 y 20 de Noviembre de 2009 brindó a los Estados Miembros y a todos los

interesados en la Seguridad Vial en el mundo una oportunidad sin precedentes para reforzar su compromiso e intensificar su colaboración mediante la elaboración de planes de acción y la identificación de las próximas medidas que se deberán adoptar para hacer frente a esta crisis mundial. *(Informe sobre el mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud en consulta con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial).*

Por otro lado, el pasado 11 de mayo de 2011, los gobiernos y sus asociados en todo el mundo presentaron el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Oficialmente establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en marzo de 2010, el Decenio constituye una oportunidad histórica para intensificar las medidas destinadas a salvar millones de vidas a lo largo de los diez próximos años.

El objetivo del Decenio es estabilizar y luego reducir el número de vidas perdidas en accidentes de tránsito. En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se presenta una secuencia de medidas previstas para asegurar que se alcance esta meta.

El escenario deseado es un mundo en el que la movilidad sea segura para todos los que utilizan las vías de tránsito de todo el planeta. La alternativa es sombría: si no se adoptan medidas para abordar la crisis actual, es previsible que para 2020 las defunciones por accidentes de tránsito aumenten de los niveles actuales, cercanos a 1,3 millones anuales, a más de 1,9 millones por año.

#### **4.3. Normativa de la Unión Europea en materia de Delitos contra la Seguridad Vial.**

La legislación en materia de Seguridad Vial se enmarca en la preocupación creciente del legislador acerca de la relevancia de los intereses que se derivan de esta materia y que trata de dar respuesta a las propuestas de reforma instadas desde la Unión Europea. La propia Unión Europea, en su Libro Blanco del Transporte, establecía como objetivo prioritario reducir las víctimas de accidentes en un 50% antes del 2010. Para ello, la Unión Europea estableció una serie de objetivos como son los que se desarrollan a continuación.

#### *4.3.1. Propuesta para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa de Seguridad Vial.*

Uno de las propuestas llevada a cabo por la Unión Europea ha sido la puesta en marcha una política destinada mejorar la Seguridad Vial y reducir el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico. La aplicación de sanciones constituye un instrumento importante para lograr este objetivo; sin embargo, las sanciones no suelen aplicarse cuando la infracción se comete con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se comete la infracción. Un sistema de intercambio de datos facilitará la sanción transfronteriza de las infracciones de tráfico más peligrosas.

Las infracciones de tráfico cometidas en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro a menudo no dan lugar a sanción. Varios Estados miembros han firmado acuerdos bilaterales con el fin de terminar con esta impunidad, pero su aplicación se ha revelado difícil al tenderse a no aplicar sanciones a los infractores no residentes, lo cual disminuye la eficacia de la política de Seguridad Vial de los Estados miembros y discrimina a los conductores residentes.

El objetivo de la presente Propuesta de Directiva, consiste en facilitar la aplicación de las sanciones a conductores que cometen una infracción en un Estado miembro distinto del Estado en el que está matriculado el vehículo.

La Propuesta prevé la creación de un sistema electrónico de intercambio de datos extensivo a todo el territorio de la Unión Europea, de modo que las autoridades del Estado miembro en el que se comete una infracción puedan identificar al infractor y notificarle la correspondiente sanción y cuando una infracción se ha cometido en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro sin que el infractor haya podido ser sancionado por las autoridades del Estado encargadas de perseguir la infracción, la autoridad competente de dicho Estado enviará el número de matrícula y la información sobre la fecha y lugar de la infracción a la autoridad competente del Estado de residencia del infractor. La autoridad competente del Estado de residencia remitirá a la autoridad competente del Estado de la infracción la información relativa al vehículo y al titular del permiso de circulación de éste. Una vez recibida la información, la autoridad competente del Estado de infracción enviará una notificación de infracción al titular del permiso de circulación. Esta notificación incluirá los detalles de la infracción, el importe de la multa que

deberá pagar y las posibilidades de impugnación y recurso. La notificación de infracción estará redactada en la lengua o lenguas oficiales del Estado de residencia.

Cada Estado miembro deberá designar una autoridad central encargada de asistirlo en la aplicación de la presente Directiva. Toda persona cuyos datos personales se transmitan mediante este sistema podrá interponer una demanda con el fin de acceder, rectificar o suprimir los datos erróneos o introducidos ilegalmente por la autoridad central del Estado de residencia.

#### *4.3.2. Tasas de alcoholemia recomendadas por la Unión Europea.*

En este punto se debe destacar que la Unión Europea a través de la Recomendación de la Comisión de la Unión Europea de 17 de enero de 2001, considera que todos los Estados miembros deberían adoptar pruebas aleatorias de alcoholemia en aire espirado para evitar que los conductores consuman alcohol. Además, los conductores deberían tener una probabilidad estadística real de someterse a las pruebas al menos una vez cada tres años.

Por otra parte, la Comisión Europea estima que todos los Estados miembros deberían colaborar para la aceptación del proyecto de Directiva sobre instrumentos de medida, con el fin de armonizar la precisión de los equipos de medición de la alcoholemia en aire espirado.

La Comisión Europea recomienda dos tasas máximas de alcoholemia dentro de la Comunidad, que se aplicarían según una serie de criterios relativos a los conductores y a los vehículos.

Los Estados miembros deberían adoptar como norma una tasa máxima de alcoholemia igual o inferior a 0,5 mg/ml para todos los conductores de vehículos de motor. Actualmente, la mayor parte de los Estados miembros ha adoptado este límite.

Además, se recomienda una segunda tasa máxima de alcoholemia de 0,2 mg/ml para determinadas categorías de conductores y de vehículos, a saber: Conductores sin experiencia, sobre todo los titulares de un permiso de conducción provisional, las personas que carecen de permiso y están aprendiendo a conducir con un acompañante y los alumnos de las autoescuelas, así como cualquier conductor novel titular de un permiso de conducción de menos de dos años; motoristas; conductores de vehículos de grandes

dimensiones, es decir, los camiones de un peso superior a 3,5 toneladas y cualquier vehículo de transporte de viajeros equipado con más de ocho asientos para pasajeros; conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 94/55/CE del Consejo Europeo, relativa al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

#### *4.3.3. El permiso de Conducir por puntos.*

En la misma línea de lo expuesto en el punto anterior, la Unión Europea a través de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo, que ha modificado su anexo III por la Directiva 2009/113/CE, y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción, dicha Directiva va destinada a armonizar las condiciones de emisión de los permisos de conducción nacionales y su objetivo es mejorar el reconocimiento mutuo para facilitar la circulación de las personas que se desplazan en el interior de la Unión Europea (UE) o que se establecen en un país de la UE distinto de aquel en que aprobaron el examen de conducción. Si bien el permiso de conducir por puntos no es una exigencia de la Unión Europea, si ha influido su implantación en España por los buenos datos que se venían observando en varios países de la Unión Europea que hacía años que lo tienen implantado.

Por lo tanto, el permiso de conducción por puntos es una estrategia que se ha ido poniendo en marcha en varios países europeos para reducir la siniestralidad en las vías de circulación. Un factor clave en la progresiva asunción social de la necesidad de este proyecto han sido los resultados de reducción de accidentes que se han conseguido en los países de nuestro entorno que han adoptado esta medida. Los países más importantes de la Unión Europea (Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo...) ya han incorporado a su sistema normativo modelos de permisos de conducir por puntos, como un elemento importante para combatir la siniestralidad, aunque los expertos señalan que se trata de un instrumento más que debe ser puesto en relación con políticas decididas de Seguridad Vial globales.

La implantación del permiso de conducción por puntos ha supuesto una Reducción porcentual de fallecidos tras entrada en vigor en Francia de un 17 % y en Italia de un 30 %. En Francia se implantó durante los años 1992, en Alemania en 1999 y en el Reino Unido 1962.

#### *4.3.4. Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial.*

Otra de las acciones que ha influido en España es el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial lanzado en 2003 tenía como objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico para 2010. En 2001, 54 000 personas perdieron la vida en las carreteras de los 27 Estados miembros. En el periodo 2001-2007 el número de víctimas disminuyó un 20%. Sin embargo, aunque el número de muertes en las carreteras se redujo en un 6% en 2004 y en un 5% en 2006, las cifras no descendieron en el año 2007, en el que se produjeron 43.000 muertes. La presente Propuesta de Directiva tiene el objetivo de mejorar el comportamiento de los conductores mediante una aplicación más estricta de la legislación vigente.

Como ya se apuntó anteriormente la Comisión Europea adoptó una Recomendación de 17 de enero de 2001 sobre la tasa máxima de alcolemia, la cual tiene por objeto luchar contra el alcohol al volante, armonizando la tasa máxima de alcoholemia permitida y fomentando la cooperación comunitaria a este respecto con objeto de reducir los riesgos para la salud pública.

Se calcula que al menos 10.000 conductores, pasajeros, peatones y ciclistas mueren cada año en las carreteras comunitarias en accidentes de tráfico en los que las facultades del conductor se ven mermadas por el consumo de alcohol. Las investigaciones confirman que una tasa de alcoholemia comprendida entre 0,5 y 0,8 mg/ml conlleva riesgos mucho más importantes. Una tasa máxima de alcoholemia más uniforme dentro de la Comunidad constituiría un mensaje más enérgico y una referencia más clara.

La citada Recomendación se inscribe dentro de la propuesta del Programa de Acción en el ámbito de la salud pública (2001-2006), que seleccionó el alcohol como ámbito de acción prioritaria, y en el marco de las medidas sobre Seguridad Vial. Se recomienda una colaboración estrecha entre los Estados miembros y la Comisión para: intercambiar información sobre las mejores prácticas en materia, por ejemplo, de estrategias de aplicación, programas de reeducación y recopilación de datos sobre accidentes; apoyar la investigación y desarrollo, especialmente en lo que se refiere a las opciones tecnológicas que permitan luchar contra el alcohol al volante y evitar que conduzcan los conductores que hayan recibido tratamiento por este tipo de problemas; respaldar campañas publicitarias a escala europea para animar a los conductores a optar entre beber y conducir; facilitar y coordinar la utilización de todos los datos sobre accidentes de tráfico relacionados con el

alcohol, en el ámbito del programa CARE<sup>8</sup>, para controlar la eficacia de las políticas aplicadas, y remitir a las actividades del futuro programa de acción en el ámbito de la salud pública.

De todos los modos de transporte, el realizado por carretera es con creces el más peligroso y el que se cobra más vidas humanas. Por esta razón, el Programa de Acción de Seguridad Vial 2003-2010 prevé una serie de medidas como el refuerzo de los controles en carretera, el despliegue de nuevas tecnologías de Seguridad Vial, la mejora de la infraestructura vial y acciones tendentes a mejorar el comportamiento de los usuarios. Como objetivo final se pretende reducir al menos a la mitad el número de muertos de 2001-2010.

Cada año se producen 1.300.000 accidentes corporales aproximadamente, que causan más de 40.000 muertes y 1.700.000 heridos. El coste, directo o indirecto, se ha evaluado en 160 mil millones de euros, lo que representa un 2% del PNB de la Unión Europea (UE). Algunos grupos de población o categorías de usuarios son especialmente vulnerables: los jóvenes de 15 a 24 años (10.000 muertos al año), los peatones (7.000 muertos) o los ciclistas (1.800 muertos).

A este respecto, la Comisión propuso en el Libro Blanco<sup>9</sup> sobre la política europea de transportes que la Unión Europea y se había marcado como objetivo reducir el número de muertes a la mitad desde 2001-2010. Todos los Estados miembros se enfrentan a los mismos problemas de Seguridad Vial, es decir la velocidad excesiva, el consumo de alcohol, la no utilización del cinturón de seguridad, la protección insuficiente, la existencia de puntos negros, la inobservancia de los períodos de conducción y descanso en el transporte profesional y la mala visibilidad. La próxima ampliación a países con un bajo nivel de Seguridad Vial constituye un reto suplementario.

Los principales ámbitos de acción en materia de Seguridad Vial recogidos en el Libro Blanco, son los siguientes:

---

<sup>8</sup> Para el seguimiento y el análisis de los accidentes de carretera, la Comisión Europea dispone de una base de datos, CARE database (Community database on road accidents). El objetivo de esta base de datos es proporcionar una herramienta que permita identificar y cuantificar los problemas de seguridad en las carreteras europeas, evaluar la eficiencia de las medidas de seguridad vial, determinar la relevancia de las acciones comunitarias y facilitar el intercambio de experiencias en este campo.

<sup>9</sup> Libro Blanco; El objetivo del presente Libro Blanco es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010

a) Incitar a los usuarios a mejorar su comportamiento

El objetivo debe ir dirigido a promover y mejorar su comportamiento a través de una observancia más estricta de la normativa vigente, mediante la armonización de las sanciones a escala europea, con una formación continua de los conductores particulares y profesionales, la mejora de los controles policiales y el fomento de campañas de educación y sensibilización de los usuarios.

La inobservancia por parte de los usuarios de la normativa básica en materia de Seguridad Vial es la principal causa de accidentes graves. La Comisión dará prioridad a las campañas de educación y sensibilización tendentes a fomentar el uso del casco, del cinturón y a evitar el exceso de velocidad y el consumo de alcohol. Simultáneamente, la Comisión procederá a la modificación de la Directiva sobre el permiso de conducción con el fin de adecuar la aptitud de los conductores a las exigencias mínimas.

Las principales medidas que se deben llevar a cabo son la de fomentar la utilización generalizada del casco por los ciclistas y por los usuarios de cualquier vehículo de motor de dos ruedas, prolongar trabajos específicos relativos a los conductores jóvenes, armonizar las sanciones en el ámbito del transporte comercial internacional, introducir una clasificación y un etiquetado apropiados para los medicamentos que tienen efectos en la capacidad de conducción de vehículos, elaborar orientaciones relativas a las mejores prácticas en materia de controles de policía, etc.

b) Sacar partido del progreso técnico

Otra de las medidas para mejorar la Seguridad Vial es la de aprovechar el progreso técnico y que tiene por objetivo el que se deben construir unos vehículos más seguros mediante la armonización de medidas de seguridad pasiva (como la obligación de equipamiento del cinturón de seguridad) y el apoyo a la mejora de las tecnologías.

Dado que los ocupantes de los automóviles representan el 57% de las víctimas de accidentes mortales, es imperativo que los progresos técnicos en materia de seguridad de los automóviles se mantengan. En este contexto, la Comisión seguirá aportando su ayuda

a EuroNCAP<sup>10</sup> (programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles) con el fin de evaluar nuevos automóviles de acuerdo con protocolos de ensayo armonizados e informar y sensibilizar a los consumidores.

La iniciativa eSafety<sup>11</sup> presentada en 2002 por la Comisión y la industria del automóvil pretende formular recomendaciones y proponer una serie de medidas a escala comunitaria. Simultáneamente, es necesario reforzar las actividades de investigación en el ámbito de la Seguridad Vial, en particular, en el contexto del sexto programa marco de investigación.

Asimismo, tiene como una de sus principales medidas el generalizar los sistemas de sujeción universales de los dispositivos de retención para niños, mejorar los automóviles a fin de reducir la gravedad de los accidentes de los que son víctimas peatones y ciclistas, eliminar el ángulo muerto en los camiones, facilitar la circulación de las personas de movilidad reducida, mejorar la seguridad de los ciclomotores, etc.

#### c) Fomentar la mejora de las infraestructuras viarias

Otra de las medidas son las mejoras de la infraestructura viarias que pueden contribuir a reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes de circulación. La detección anticipada de condiciones anormales de circulación y la transmisión de los datos pertinentes al conductor contribuirán a mejorar la Seguridad Vial.

En este contexto de desarrollo de la «carretera inteligente», la puesta en servicio del sistema europeo de posicionamiento por satélite Galileo a partir de 2008, permitirá el desarrollo de sistemas de navegación y guía, la información sobre la situación de la circulación o el seguimiento de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas.

La Comisión Europea propondrá una directiva marco sobre la seguridad de las infraestructuras viarias con miras a la introducción de un sistema de gestión armonizado de los puntos negros y de auditoría de Seguridad Vial de las carreteras de la red transeuropea.

---

<sup>10</sup> Euro NCAP lleva a cabo ensayos de choque y ofrece a los consumidores de la industria automovilística una evaluación realista e independiente del comportamiento en aspectos de seguridad de algunos de los vehículos más vendidos en Europa.

<sup>11</sup> La iniciativa europea eSafety se estructura principalmente en torno al Foro eSafety europeo y a sus grupos de trabajo. El Foro eSafety europeo cuenta con más de 150 miembros representando a todos los sectores, y tiene como objetivo superar las barreras que impiden la implantación a gran escala de los sistemas inteligentes en los vehículos mediante el consenso entre las partes interesadas y recomendaciones a los Estados Miembros y a la CE. El Foro ha creado grupos de trabajo presididos por la industria, centrados en objetivos específicos prioritarios.

Por lo tanto, el objetivo será el llevar una propuesta de directiva sobre la seguridad de las infraestructuras viarias, elaboración de guías técnicas referidas a los métodos de auditoría, gestión de la seguridad en zonas urbanas, técnicas de moderación de la velocidad, elaboración de una guía de buenas prácticas para los pasos a nivel, llevar a cabo proyectos de investigación y demostración sobre las «carreteras inteligentes», realizar estudios de impacto sobre la seguridad de los nuevos proyectos, mejorar los niveles de seguridad en los túneles, etc.

d) Seguridad del transporte profesional de mercancías y viajeros

Por otro lado, también se hace necesario seguir mejorando la seguridad de la red viaria transeuropea habida cuenta del crecimiento del tráfico de camiones. Conducir un camión es uno de los oficios más peligrosos y los conductores profesionales también tienen derecho a trabajar en un entorno seguro, que cumpla las normas en materia de condiciones de trabajo.

Las principales medidas a aplicar será, reforzar la reglamentación sobre las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, introducir el tacógrafo digital en los vehículos comerciales, adaptar al progreso técnico la normativa comunitaria sobre transporte de mercancías peligrosas, imponer el uso obligatorio del cinturón de seguridad en autocares y vehículos pesados, mejorar la protección de los vehículos de transporte regular de niños, etc.

e) Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico

Otra de las medidas es desarrollar la mejora de la asistencia sanitaria en carretera mejorando la intervención y del diagnóstico en los accidentes de tráfico con lo que podría salvar varios miles de vidas en la Unión Europea. El número de llamada 112 permite a los operadores de redes telefónicas facilitar a los servicios de ayuda información que permita localizar las llamadas urgentes en caso de accidente. Es necesario disponer también de información detallada sobre la gravedad de las heridas para comprender mejor las posibilidades de reducción de los daños y para medir la eficacia de los servicios médicos de urgencia.

Por lo tanto, se deben realizar proyectos de demostración en los que participe toda la cadena de primeros auxilios y estudio de las mejores prácticas post-accidente.

#### f) Recogida, análisis y divulgación de datos sobre accidentes

Como última medida que se recoge en el Programa de Acción Europeo es el análisis, recogida y divulgación de los datos sobre accidentes de tráfico, que aunque éstos son acontecimientos imprevisibles, es necesario conocer sus causas, sus circunstancias y sus consecuencias con el fin de controlarlos y evitarlos o reducir la gravedad de los mismos. Las investigaciones deben realizarse a escala nacional de forma diligente según una metodología europea. Los resultados deberían comunicarse a un comité de expertos independientes que estará encargado de mejorar la legislación y de adaptar la metodología a las evoluciones técnicas.

Un ejemplo es la base de datos CARE<sup>12</sup>, constituida a partir de los informes policiales, que será necesario desarrollar en aras de la transparencia. La Comisión también tiene previsto crear un observatorio europeo de la seguridad vial como estructura interna de la Comisión.

Esta medida tendrá como objetivo la de desarrollar y completar la base de datos CARE, evaluar y perfeccionar los sistemas de conexión de los datos de los hospitales con las estadísticas nacionales sobre accidentes de tráfico, crear un observatorio europeo de la Seguridad Vial, elaborar una metodología europea para las investigaciones independientes sobre los accidentes de tráfico, crear un grupo de expertos independientes, etc.

#### 4.3.5. *Carta Europea de la Seguridad Vial.*

Siguiendo con las transposiciones de la normativa europea el European Road Safety Charter<sup>13</sup> es mucho más que un documento político. Se trata de una invitación de la Comisión Europea a tomar acciones concretas, evaluar los resultados y seguir concienciando sobre la necesidad de reducir las muertes por accidentes de tránsito. La Comisión Europea desempeña un papel importante en los esfuerzos a escala europea para hacer nuestras carreteras más seguras. Su deseo es proporcionar a todos los interesados

---

<sup>12</sup> Para el seguimiento y el análisis de los accidentes de carretera, la Comisión Europea dispone de una base de datos, CARE database (Community database on road accidents). El objetivo de esta base de datos es proporcionar una herramienta que permita identificar y cuantificar los problemas de seguridad en las carreteras europeas, evaluar la eficiencia de las medidas de seguridad vial, determinar la relevancia de las acciones comunitarias y facilitar el intercambio de experiencias en este campo.

<sup>13</sup> Carta Europea de la Seguridad Vial.  
[http://www.erscharter.eu/sites/default/files/ERSC\\_leaflet\\_low\\_res\\_ES.pdf](http://www.erscharter.eu/sites/default/files/ERSC_leaflet_low_res_ES.pdf)

(instituciones, asociaciones y empresas) la oportunidad de compartir ideas y prácticas en toda Europa, de modo que todas las partes interesadas pueden aprender unos de otros e inspirarse acerca de cómo la Seguridad Vial en Europa se puede mejorar. A cambio, el European Road Safety Charter ofrece el reconocimiento europeo de las asociaciones que se han registrado, y también hace que las acciones de Seguridad Vial que éstas desean llevar a cabo más visible a nivel europeo. Al firmar la Carta Europea de Seguridad Vial, que ayudará a difundir el conocimiento y el intercambio de buenas prácticas en materia de Seguridad Vial en Europa al tiempo que añade una dimensión europea a sus acciones.

Por lo tanto, con Carta Europea de la Seguridad Vial la Comisión pretende movilizar a todas las partes interesadas, empresas de transporte, fabricantes de vehículos y proveedores de componentes, compañías de seguros, operadores de infraestructuras, entidades locales y regionales, invitándoles a suscribir una Carta europea de la Seguridad Vial. Cada signatario deberá asumir compromisos específicos que se harán públicos y su cumplimiento será objeto de seguimiento.

Esta Carta pretende que la sociedad civil se adhiera a los esfuerzos tendentes a alcanzar el objetivo comunitario de reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras de aquí a 2010. Según dicha Carta, el sector profesional de los transportes no es el único que debe adoptar medidas concretas, sino que también deben comprometerse escuelas, ayuntamientos, compañías de seguros, fabricantes de automóviles, empresas de transporte, discotecas o prestatarios de servicios. Como ejemplo tenemos la Decisión de la Comisión, de 17 de enero de 2005, relativa a la armonización del espectro radioeléctrico en la banda de 24 GHz para el uso temporal por equipos de radar de corto alcance para automóviles en la Comunidad, donde a raíz de esta Decisión, los equipos de radar de corto alcance para automóviles sean capaces de detectar los riesgos de colisión y de activar automáticamente el sistema de frenado deberán estar disponibles a partir del segundo semestre de 2005. Una banda de frecuencia especial, que cubra el territorio de la UE, estará disponible desde ahora para los radares de corto alcance.

Actualmente, se están desarrollando otras aplicaciones útiles como los sistemas de transmisión inalámbrica de datos de alta capacidad o la localización de víctimas en casos de emergencia.

Aunque no se haya cumplido por completo el ambicioso objetivo fijado en 2001 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes para 2010, se han

registrado progresos significativos. Por ejemplo, se prevé que el número de muertes disminuya en más del 40% (frente a la reducción en un 25% en la década anterior). También ha bajado el promedio de muertes en accidentes de carretera por millón de habitantes, de 113 en 2001 a 69 en 2009 en los 27 Estados miembros actuales en su conjunto. Este número se acerca al nivel de los Estados miembros con mejores cifras en 2001 (el Reino Unido, Suecia y los Países Bajos con 61, 62 y 66 muertes por millón habitantes, respectivamente). El programa de acción de Seguridad Vial (2001-2010) ha sido un potente catalizador de los esfuerzos nacionales y de la UE por mejorar la Seguridad Vial.

#### *4.3.6. El Programa de Seguridad Vial de la Unión Europea 2011-2020*

Siguiendo con la influencia con las recomendaciones de la Unión Europea, la Comisión adoptó en Bruselas el 20 de julio de 2010 un ambicioso Programa de Seguridad Vial que persigue reducir a la mitad la cifra de muertes en accidentes de carretera en Europa en la próxima década.

El Programa formula una combinación de iniciativas nacionales y europeas centradas en la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras, así como del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

En año 2009 murieron en las carreteras de la Unión Europea más de 35.000 personas, es decir, el equivalente de una ciudad mediana. Por cada víctima mortal de las carreteras europeas, se calcula que hay cuatro heridos con lesiones que producen discapacidad permanente, tales como daños al cerebro o a la médula espinal, diez heridos graves y cuarenta leves. El coste económico estimado para la sociedad asciende a 130.000 millones de euros al año. Los objetivos estratégicos del Programa de Seguridad Vial 2010-2020 son los siguientes:

##### a) Mejora de las medidas de seguridad para los vehículos.

Se destaca que ha habido una mejora en el período comprendido entre 2001 y 2010 en lo relativo a los dispositivos de seguridad «pasivos» para los vehículos, tales como los cinturones de seguridad y los colchones de aire (airbags). Entre 2011 y 2020 entrará en vigor una serie de nuevas medidas de «seguridad activa» para los equipos de seguridad, por ejemplo:

- Control electrónico de la estabilidad obligatorio (en coches, autobuses y camiones para reducir el riesgo de desestabilización o vuelco).
- Sistemas de advertencia de abandono del carril obligatorios (en camiones y autobuses).
- Sistemas de frenado automático de emergencia obligatorios (en camiones y autobuses).
- Recordatorios de cinturón de seguridad obligatorios (en coches, autobuses y camiones).
- Limitadores de velocidad obligatorios en las furgonetas y vehículos comerciales ligeros (ya existen en los camiones y autobuses).
- En el caso de los vehículos eléctricos, la Comisión presentará una serie de medidas concretas para establecer las normas técnicas de seguridad.
- La Comisión estudiará la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de ayuda al conductor (por ejemplo, sistemas de advertencia de colisión), adaptándolos a los vehículos comerciales o privados.
- Desde 2003, se ha reforzado la legislación de la UE encaminada a reducir el riesgo de lesiones en los grupos de población más vulnerables, tales como los peatones o los ciclistas, haciendo obligatorios, por ejemplo, los elementos de absorción de energía en la parte delantera de los coches y los retrovisores sin ángulo muerto. Se tendrán que estudiar nuevas medidas técnicas en este ámbito.
- La Comisión reforzará la legislación de la UE sobre la inspección técnica de vehículos con vistas a establecer el reconocimiento recíproco de estas inspecciones, de manera que las realizadas en un Estado miembro se reconozcan en otro.

b) Construcción de una infraestructura viaria más segura

Siguiendo con los objetivos del Programa de Seguridad Vial de la Unión Europea 2011-2020, la UE sólo se concederá fondos a las infraestructuras que se ajuste a las Directivas de Seguridad Vial y de seguridad de los túneles, esto ya se aplica a la

financiación de las RTE-T<sup>14</sup>, pero la Comisión desea que se convierta en un principio general de cualquier financiación de la UE, por ejemplo, del Fondo de Cohesión.

Se estudiará extender los principios de la legislación vigente de la UE sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras a las carreteras rurales de los Estados miembros. Esta legislación exige que los requisitos de seguridad se tengan en cuenta en las etapas de planificación y elaboración de pre-proyectos y proyectos al planearse una infraestructura. También contempla la realización de auditorías de seguridad de las infraestructuras, la localización de puntos negros e inspecciones. La extensión de estos principios a las carreteras rurales podría hacerse mediante un intercambio de buenas prácticas por parte de los Estados miembros.

#### c) Impulso de la tecnología inteligente

Otra de las medidas es que la Comisión propondrá nuevas especificaciones técnicas, de conformidad con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes, al efecto de que puedan intercambiarse fácilmente datos e información entre los vehículos, así como entre los vehículos y las infraestructuras (por ejemplo, facilitando información en tiempo real sobre los límites de velocidad, los flujos de tráfico y la congestión, así como el reconocimiento de peatones).

La Comisión agilizará el despliegue del servicio e-call<sup>15</sup> y estudiará ampliarlo a los motoristas, a los camiones pesados y a los autobuses.

#### d) Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera

También se debe mejorar en la educación y la formación de los usuarios de las vías ya que son el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores. Con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de Seguridad Vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. Por lo tanto, la educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales.

---

<sup>14</sup> Red transeuropea de transporte (RTE-T): Financiación en proyectos transfronterizos y modos de transporte sostenibles de la Comisión Europea.

<sup>15</sup> «eCall» es un servicio paneuropeo de llamada desde el vehículo que utiliza el número de llamada de urgencia europeo 112 en caso de accidente. A través de esta Comunicación, la Comisión urge vivamente a las autoridades nacionales y regionales a aplicar las medidas y realizar las inversiones necesarias para el funcionamiento del citado servicio.

La Comisión colaborará con los Estados miembros para formular una estrategia común de educación y formación en materia de Seguridad Vial. A nivel de la UE, una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, sobre todo mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva de la UE sobre el permiso de conducción, de forma que se contemplen:

- Criterios mínimos para los instructores de conducción.
- La introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso (esto es, el establecimiento de la edad, la experiencia y las condiciones mínimas en los países que decidan utilizar este sistema).
- La posibilidad de introducir períodos de prueba después del examen de conducción (aplicándose controles más estrictos a los conductores que hayan obtenido su permiso recientemente).
- La posibilidad de contemplar la conducción ecológica en las pruebas teóricas y prácticas para una conducción más segura y limpia.

e) Mejor cumplimiento de las normas

La eficacia de las políticas de Seguridad Vial depende en gran parte de la intensidad de los controles y del cumplimiento de las normas de seguridad. La aplicación de las normas sigue siendo un factor fundamental a fin de establecer las condiciones para una reducción considerable del número de víctimas mortales y heridos. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y no abrocharse el cinturón de seguridad siguen considerándose las tres principales causas de mortalidad en accidentes de carretera. Algunas de las medidas nacionales y de la UE para intensificar los controles del cumplimiento de las normas serán las siguientes:

- Formulación por los Estados miembros de planes nacionales de aplicación (por ejemplo, objetivos en lo que se refiere a los temas prioritarios y a la exhaustividad de los controles a escala nacional).
- Campañas de sensibilización en toda la UE.
- En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, las multas deberían combinarse con medidas preventivas. Por ejemplo, la Comisión estudiará medidas legislativas que

exijan la instalación obligatoria de dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alco-locks) en casos profesionales concretos (por ejemplo, autobuses escolares) o en el marco de programas de rehabilitación (para los conductores profesionales y no profesionales) a raíz de la conducción en estado de ebriedad.

- La mayor infracción vial a nivel internacional sigue siendo el exceso de velocidad. La Comisión dará prioridad a la adopción de medidas jurídicamente vinculantes sobre el intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la Seguridad Vial (la Directiva propuesta en 2008) para permitir la identificación y sanción de los infractores extranjeros de las normas relativas a los cinturones de seguridad, la velocidad, el alcohol y los semáforos.

f) Fijación de un objetivo relativo a las lesiones en accidentes de carretera

Otro de los objetivos es la reducción del número de lesiones que será una actuación prioritaria para Europa durante la próxima década. La Comisión formulará los elementos de una estrategia de acción global relativa a las lesiones producidas en accidentes de carretera y a los primeros auxilios, algunos de los cuales serán los siguientes:

- Formular definiciones comunes de las lesiones graves y leves para fijar objetivos con vistas al establecimiento de un objetivo común de la UE que formará parte de las orientaciones de seguridad vial 2010-2020.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros en lo relativo a la reacción de los servicios de socorro en caso de accidente, así como contemplar la recopilación en toda la UE de datos y análisis sobre las lesiones.
- Estudiar el valor añadido de la creación e instalación de grabadores de datos sobre incidencias («cajas negras»), especialmente en los vehículos profesionales, para mejorar las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes.

#### **4.4. Los delitos contra la Seguridad Vial en el actual Código Penal.**

En este apartado, se analizará la regulación de los Delitos contra la Seguridad Vial en España, para ello se ha llevado a cabo un estudio de la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de Noviembre que modifica el Código Penal de 1995 en materia de Seguridad Vial el cual ha sido modificado también por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio.

##### *4.4.1. Encuadre jurídico-normativo de los delitos contra la Seguridad Vial.*

Los delitos contra la Seguridad Vial vienen recogidos en el Código Penal aprobado por Ley Orgánica 30/1995 de 23 de noviembre de 1995, concretamente en el Libro II, delitos y sus penas, Título XVII, de los Delitos contra la Seguridad Vial, y en su Capítulo IV de los Delitos contra la Seguridad Vial, dentro los cuales se encuentran los siguientes apartados:

a) Conducir bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas: El conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias estupefacientes se recoge en el Código Penal Español en el artículo 379.2 y *“será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas”. “En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”.*

Dentro de este apartado podemos destacar una serie de aspectos de este tipo delictivo, siendo estos los siguientes:

- Las tasas de alcoholemia máximas permitidas en España.

Todo conductor tiene la obligación legal de someterse a la práctica de la prueba de la alcoholemia y su negativa puede dar lugar a 2 tipos de responsabilidades:

Por un lado tendrá unas consecuencias administrativas, es decir podemos ser sancionados por la comisión de una infracción muy grave que conlleva la imposición de una multa por importe de 500 €, la suspensión del permiso de conducir por un periodo de hasta 6 meses y, en su caso, la retención del vehículo. Y por otro lado unas consecuencias penales, en el caso de que nos negásemos a realizar la prueba podemos incurrir en un delito que puede ser sancionado con pena de prisión de 6 meses a 1 año y privación del permiso de conducir de 1 a 4 años.

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.

Según la Ley de Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su art. 65, la conducción de vehículos con tasas de alcohol superiores a las establecidas se considera infracción muy grave. También se incluye la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos y cualquier otra sustancia de efectos análogos.

También negarse a cumplir la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia se tipifica como infracción muy grave y la detracción de 6 puntos del permiso de conducir. Para las infracciones muy graves la multa supone la cuantía de 500 euros junto con la suspensión del permiso de conducir por un periodo de hasta tres meses. Para llevarse a cabo la medición del alcohol por aire espirado se realizará mediante unos aparatos denominados etilómetros. En los casos en los que la primera medición fuese positiva, se realizará una segunda, dejando transcurrir entre ambas al menos 10 minutos.

En estos casos, los conductores tienen derecho a:

- Pedir que otra persona que se halle presente compruebe que entre ambas mediciones transcurren al menos 10 minutos.
- Formular por nosotros mismos, o por medio de algún acompañante, las alegaciones que consideremos oportunas y de las que debe dejarse constancia en la diligencia que se expida.
- Contrastar los resultados obtenidos con el etilómetro mediante un análisis de sangre.
- Si el resultado del análisis también es positivo, estaremos obligados a abonar los gastos derivados de su realización; en caso contrario, los gastos correrán por cuenta de la administración.

Las sanciones que se imponen por conducir bajo los efectos del alcohol pueden ser de dos tipos:

Por un lado sanciones penales ya que la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otras drogas está castigada por el Código Penal por el mero hecho de que la tasa de alcohol en aire espirado supere los 0,60 miligramos por litro (equivalente a 1,2 gramos por litro en sangre), se haya producido o no un accidente. Al tratarse, no lo olvidemos, de un delito castigado por el Código Penal, el conductor se ve sometido a un

juicio que pasará al Juzgado de Guardia y se celebrará por juicio rápido<sup>16</sup> y debe estar defendido obligatoriamente por un abogado.

Con la nueva normativa cualquier conductor que supere el nivel de alcohol permitido podrá ser sancionado tanto por la vía administrativa (ley de seguridad vial) como juzgado por la vía penal (Código Penal). Los agentes de tráfico decidirán llevarlo ante el juez o no en función de unos criterios internos que tienen establecidos.

#### Tasas máximas de alcohol

CONDUCTORES	LÍMITE EN SANGRE *	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO*
(1) GENERAL	0,5 gr/l	0,25 mg/l
(2) PROFESIONALES	0,3 gr/l	0,15 mg/l
(3) NOVELES	0,3 gr/l	0,15 mg/l

(1) Tasas máximas permitidas a la población general de conductores.

(2) Tasas máximas permitidas a conductores de vehículos destinados a transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, al transporte de viajeros de más de 9 plazas, o de servicio público, al escolar o de menores, al de mercancías peligrosas, servicios de urgencia y transportes especiales.

(3) Tasas máximas aplicables a cualquier conductor durante los 2 años siguientes a la obtención del permiso o licencia que habilita para conducir.

(\*)Las tasas obtenidas por análisis de sangre o por aire espirado son equivalentes, tan solo existe diferencia en la obtención de la muestra analizada.

En estos casos, el conductor es castigado (si es condenado en el correspondiente juicio celebrado por un Juzgado de lo Penal) a una pena de prisión de 3 a 6 meses o a la de multa de 6 a 12 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, además, a la de privación del derecho a conducir de 1 hasta 4 años. Este delito puede concurrir con la comisión de otras infracciones 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.

Es importante recordar que si el asunto se tramita por la vía del juicio rápido, y si el conductor se declara culpable ante el Juzgado de Instrucción, podrá beneficiarse de una notable ventaja: la rebaja en un tercio de la pena. Por ello, es habitual que en casos flagrantes y claros, previa conformidad con el Fiscal, el conductor sea sancionado con la pena rebajada, es decir, la privación del derecho a conducir durante 8 meses, más una multa económica.

---

<sup>16</sup> El juicio rápido se creó como modalidad del procedimiento abreviado. Se trata de un procedimiento especial y se encuentra regulado en el Título III Libro IV de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, promulgada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, sobre "los procesos especiales". El procedimiento se caracteriza por la concentración de las actuaciones ante el juzgado de guardia, se pretende la agilización de los procedimientos, esto es, el enjuiciamiento inmediato de los delitos menos graves y flagrantes, ya que en muchos casos la tramitación de los procesos penales se prolonga en demasía y ello es aprovechado por los imputados para ponerse fuera del alcance de la justicia, reincidiendo la mayor parte de las veces en la comisión de conductas criminales.

También como se ha dicho anteriormente puede ser sancionado por vía administrativa como infracción administrativa muy grave por la Policía Local, la Guardia Civil u otras autoridades de tráfico con multa de hasta 500 € y con la suspensión del permiso de conducir por un periodo de 3 a 6 meses.

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, principio "non bis in idem"<sup>17</sup>, 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 las autoridades de tráfico inicien los trámites para sancionar la infracción administrativamente.

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.

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.

La tasa máxima de alcoholemia que puede alcanzar una persona depende de una serie de variables como:

- La cantidad de alcohol ingerido: Cuanto más se haya bebido mayor será la cantidad de alcohol en sangre y en aire.
- El tipo de bebida que se consuma y la rapidez con que se ingiera.
- Si se ha comido o no.

---

<sup>17</sup> El *non bis in idem* supone, en definitiva, la prohibición de un ejercicio reiterado del *ius puniendi* del Estado, que impide castigar doblemente tanto en el ámbito de las sanciones penales como en el de las administrativas, y proscribte la compatibilidad entre penas y sanciones administrativas en aquellos casos en los que adecuadamente se constate que concurre "...la identidad de sujeto, hecho y fundamento..." que según reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional exige este principio para ser apreciado.

- El peso de la persona.
- Sexo: Dándose las mismas circunstancias, las mujeres suelen reflejar una mayor tasa de alcoholemia.
- La edad: El consumo de alcohol suele afectar más a los menores de 25 años y a los mayores de 60.

En un hombre de aproximadamente 70 Kg de peso:

Hombre de 70 kg.	0.3 gr./l. de sangre	0.5 gr./l. de sangre
Cerveza	1 lata (33 cl)	2 latas
Vino	1.5 vasos (45 cl)	2.5 vasos
Whisky	1 vaso (45 cl)	2 vasos

En una mujer de aproximadamente 60 Kg de peso:

Mujer de 60 kg.	0.3 gr./l. de sangre	0.5 gr./l. de sangre
Cerveza	0.5 a 1 lata (33 cl)	2 latas
Vino	1 vaso (45 cl)	2.5 vasos
Whisky	0.5 a 1 vaso (45 cl)	2 vasos

Los efectos más destacables son los siguientes:

- Disminuyen los reflejos.
- Sensación de excitación y sobrevaloración de las propias capacidades.
- Aumenta el tiempo necesario para reaccionar ante un peligro inesperado. Disminuye por tanto, la capacidad para calcular distancias y velocidades.
- Disminuye la agudeza visual y aumenta la sensibilidad al deslumbramiento.
- Se pierde el autocontrol: el sujeto se vuelve agresivo e irritable.
- Los movimientos se vuelven torpes, dando lugar a frenazos, zigzaguo y volantazos.
- Se presentan problemas de equilibrio y alteraciones en el oído y en el habla: disminuye la agudeza auditiva y se traba la lengua.
- Aumenta la resistencia al dolor por el efecto sedante que tiene el alcohol.
- Se producen alteraciones respiratorias.
- Falla la memoria y la capacidad de orientación.

- Produce somnolencia.

Se ha demostrado que el consumo de alcohol, incluso a bajas concentraciones etílicas, reduce la capacidad de conducción con el deterioro de la atención, de las funciones visual y auditiva, perturbaciones en el campo perceptivo, cansancio, somnolencia y fatiga muscular. En consecuencia aumenta el riesgo de sufrir un accidente. Diferentes estudios demuestran que el número de muertos en accidentes de circulación a causa del alcohol puede situarse entre el 30 y 50 por ciento del total.

Según datos del Instituto Nacional de Toxicología sobre un estudio realizado a 1.621 conductores muertos en accidentes:

De los 1.531 conductores de turismos y vehículos de dos ruedas fallecidos el 32,7% (501) superaban la tasa de alcoholemia permitida de 0,5 g/l en sangre (0,25 mg/l en aire espirado).

De los 90 conductores de camión y autobús analizados 14 (el 15,5%) superaban la tasa de alcohol permitida de 0,3 g/l en sangre (0,15 mg/l en aire espirado).

Según la tasa de alcoholemia en sangre en una persona, y dependiendo de su tolerancia al alcohol, ésta tasa produce unos efectos en la conducción, en la siguiente tabla se detalla algunos de sus efectos:

- Tasas permitidas en el resto de países de la Unión Europea.

Se ha realizado un estudio de los diferentes países de la Unión Europea con sus correspondientes tasas máximas permitidas y las sanciones vigentes, esta tabla se puede ver en el Anexo III del presente trabajo, esta tabla podría servir de "guía del viajero" a aquellos que quieran viajar por Europa, y para que se compare con nuestra legislación.

Si se observa detenidamente España se sitúa en la media europea de 0,5 mg/litro de sangre. Se destaca el caso de Inglaterra e Irlanda, Luxemburgo, y Malta que tienen una tasa máxima permitida de 0,8 mg/litro, y con tolerancia 0 de alcohol, tenemos a Estonia, Rumanía, Eslovaquia, República Checa y Hungría. También destacar que si comparamos con los Estados Unidos la tasa máxima permitida de este país es de 0,8 mg/litro.

- Efectos del alcohol en la conducción, según las tasas.

<b>Alcoholemia</b>	<b>Efectos en la conducción</b>
0,2 - 0,5	Se altera la valoración del riesgo. Disminuye la autocrítica y se sobrevaloran las capacidades, se tiene una apreciación incorrecta de la velocidad.
0,5 - 0,8	Predomina la sensación de euforia y no se toma conciencia de los peligros reales que se corren y se hacen correr a los demás. Desde los 0,5 la conducción está prohibida.
0,8 - 1,5	Hay síntomas claros de intoxicación. Están seriamente afectadas la vigilancia, la atención, la percepción y la coordinación. Los reflejos están perturbados. La conducción está prohibida.
1,5 - 3,0	Grave peligro. Síntomas claros de embriaguez, trastornos del equilibrio y de la marcha. Mayor de 3,0 Embriaguez profunda. Pérdida de la conciencia.
mayor de 3,0	Embriaguez profunda. Pérdida de la conciencia.

- El Alcohol y los métodos de medición.

En este apartado se describirá cómo ha evolucionado los métodos de medición de las alcoholemias y se mencionará como funciona los etilómetros. La historia de las pruebas de alcolemia: Durante el siglo XIX, la policía encargada de hacer cumplir la ley hacía frente al problema de los abusos de alcohol encarcelando a los ebrios hasta que se les pasaran los efectos del alcohol. En el siglo XX, la llegada de los transportes de alta velocidad y de maquinarias complejas dio alta prioridad a los *test* y pruebas de alcohol.

Hasta la mitad de 1940, el principal método de medida de los niveles de etanol implicaba la toma de una muestra de sangre, que posteriormente era analizada en un centro hospitalario mediante cromatografía de gases. Este sistema no era inmediato, necesitaba excesivo tiempo y era un procedimiento caro y agresivo.

En la década de 1950, las pruebas de etanol en sangre fueron reemplazadas por test de alcoholemia, proporcionando resultados evidenciales para el procesamiento. El creador del primer alcoholímetro fue Robert F. Borkenstein, quien diseñó en 1954 el "*Breathalyzer*" (*Breath*= respiración, *Analyse* = análisis), que basa su funcionamiento en la relación que existe entre la cantidad de alcohol ingerido, que se manifiesta en el aliento, y su correlativa proporción en la sangre (Borkenstein, 1962). El método consistía en realizar una profunda espiración a través de un pequeño tubo; el aliento burbujeaba en una ampolla que contenía una disolución ácida (ácido sulfúrico 50%) de dicromato de potasio (0,25%)

con nitrato de plata (0,25%) como catalizador, y se comparaba colorimétricamente mediante dos fotocélulas el cambio de color de la disolución con una ampolla de referencia sin abrir, que es directamente proporcional a la cantidad de alcohol en la muestra de aliento. El método permitía medir la concentración equivalente de alcohol en sangre en tiempo real. En 1971, Richard A. Harte, utilizando la tecnología de infrarrojos, inventa el “*Intoxilyzer*”, que fue el método principal de test de etanol en respiración en EEUU a partir de la mitad de la década de 1980.

La tecnología actual utiliza sistemas de medida de infrarrojo (IR) que son más específicos para el etanol utilizando filtros ópticos. Se determina el nivel de etanol en el aire pasando, a través de la muestra de aliento, una estrecha banda de luz IR, elegida por su absorción específica para el etanol. Debido al elevado coste de esta tecnología de Infrarrojo (IR) y su escasa precisión a bajos niveles de concentración en el aliento, a mediados de la década de 1970 los fabricantes de instrumentos de medida de alcohol en aliento empezaron a desarrollar una tecnología alternativa, las células electroquímicas, también conocidas como *fuel cell*, que ofrecía importantes ventajas. Una *fuel cell* es un ingenio que genera electricidad mediante una reacción química de oxidación-reducción, como se detalla más adelante.

Actualmente en los alcoholímetros evidenciales más utilizados se emplea un procedimiento muy exacto y específico para la medida de alcohol en el aliento, una tecnología analítica dual de célula electroquímica-espectroscopia infrarroja.

En España, cuando el agente de tráfico consideraba que el conductor presentaba síntomas evidentes de estar bajo la influencia del alcohol (“habla balbuciente, andar tambaleante y ojos vidriosos”, sic) se le conducía a un centro sanitario donde se le practicaba un análisis de sangre. Los primeros alcoholímetros empiezan a ser utilizados por la policía de tráfico en la década de 1970, “para controlar el cumplimiento del Reglamento General de Circulación, que prohíbe circular a los conductores que hayan ingerido bebidas alcohólicas cuando se superan las tasas establecidas reglamentariamente, se obliga a todos los conductores a someterse a las pruebas para la detección de las posibles intoxicaciones por el alcohol, que consisten, generalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros autorizados”.

A partir de 1992 se realiza anualmente un control metrológico independiente de los alcoholímetros utilizados por la policía, lo que confiere mayor carácter evidencial a las

pruebas realizadas. En Mayo de 1999 (Real Decreto 2282/98 del Reglamento general de circulación) se establecen las actuales tasas de alcoholemia (0,3 g/litro para conductores noveles y profesionales y 0,5 g/litro de sangre para el resto de conductores) que sustituyen a las que estaban vigentes desde 1972.

Las primeras pruebas a conductores, para comprobar si estaban ebrios, se basaban en la demostrada relación existente entre la disminución de las facultades físicas y por tanto de la capacidad de conducción, y un excesivo contenido de alcohol en el organismo. Consistían en la evaluación por la policía de tráfico de pruebas físicas de equilibrio, coordinación y percepción espacial, que se realizaban a los sospechosos de conducir bajo los efectos del alcohol; pero esta relación es difícilmente cuantificable si no es realizada por personal especializado.

Aunque lo más adecuado sería medir la concentración de alcohol en el cerebro, esto no es fácil, por lo que se tiene que recurrir a otras medidas que relacionen su presencia con la concentración en el interior de las células nerviosas. Algunas de los sistemas de análisis utilizados son en sangre, en orina, en saliva y en aliento.

Los equipos alcoholímetros actuales utilizan dos principios de funcionamiento; la absorción de energía infrarroja y la fuel cell o célula electroquímica.

El desarrollo de la tecnología de absorción de energía infrarroja data desde 1980, la tecnología de infrarrojo ha sido el método principal de test de etanol en respiración en Estados Unidos. El principio de absorción de energía infrarroja puede ser usado para la identificación de la presencia de alcohol en el aliento. La energía IR es absorbida por el etanol a longitudes de onda de 3,4 micrómetros y 9,5 micrómetros. Este último nivel ofrece una especificidad adecuada para la determinación de etanol en el aliento. La banda de 9,5 micrómetros es característica de los alcoholes alifáticos primarios, mientras que los secundarios absorben a 9,09 micrómetros y los terciarios a 8,69 micrómetros.

El equipo utilizado se denomina célula de infrarrojos. Un modelo tipo consta de un emisor de ondas de distintas frecuencias. La energía radiante producida se concentra en un espejo cóncavo y se refleja a lo largo de toda la longitud de la célula. Atraviesa dos filtros ópticos que eliminan todas las longitudes de onda inferiores a 9,5 micrómetros. A continuación, la energía es recogida por un espejo cóncavo y pasada a través de un filtro que elimina todas las longitudes de onda superiores a 9,5. El detector de IR (D) recibe

solamente la energía radiada a la longitud de onda adecuada. Esta energía recibida se convierte en energía eléctrica.

El proceso de análisis de la muestra por la célula de IR sigue las siguientes etapas: Se hace pasar la muestra por la célula de IR. La energía pasa a través de la muestra y es absorbida parcialmente por el etanol presente en la muestra. La reducción de energía IR se detecta en D, y como consecuencia produce una menor cantidad de energía eléctrica.

La reducción de energía eléctrica está relacionada con la concentración de etanol en la muestra de aliento, usando la bien conocida ley de *Lambert-Beers*, la cual define la relación de proporcionalidad entre concentración y la absorción (IR). Debido al coste de esta tecnología de (IR), componentes mecánicos y otras limitaciones, los fabricantes de instrumentos de medida de etanol en aliento empezaron a buscar una alternativa. Una tecnología, células electroquímicas, también conocidas como *fuel cell*, ofrece importantes ventajas.

Por otro lado, la tecnología de célula electroquímica su origen fue la de *fuel cell* se remonta a hace más de 150 años, cuando el científico británico William Robert Grove en 1838, observó que sumergiendo dos electrodos de platino en ácido sulfúrico, y haciendo burbujear hidrógeno en uno de los electrodos y oxígeno en el otro, se creaba un flujo de corriente entre los dos electrodos como resultado de la reacción. Esto le llevó a realizar un experimento en el que combinó distintos electrodos en un circuito en serie y creó lo que el denominó "*gas battery*", la primera *fuel cell*, pero no explicó suficientemente cómo se producía el proceso.

En 1893, Friedrich Wilhelm Ostwald demostró experimentalmente la función de cada uno de los componentes que formaban parte de la celda: electrodos, electrolitos, agentes oxidantes y reductores, aniones y cationes.

En esa época no había aplicaciones prácticas para la *fuel cell* a causa del elevado coste y de diversos problemas tecnológicos hasta que en 1960 la NASA comenzó a producir versiones para el suministro de energía eléctrica de los vehículos espaciales. Actualmente esta técnica, considerada como limpia y silenciosa, es objeto de intensas investigaciones y desarrollos, con vistas a su aplicación a automóviles, ordenadores portátiles, teléfonos móviles, etc.

En su forma más sencilla, la *fuel cell* de etanol consiste de una capa porosa, químicamente inerte, recubierta en ambos lados de platino finamente dividido (llamado platino negro). El fabricante impregna las capas porosas con una disolución electrolítica de ácido y conecta un cable de platino a las superficies de platino negro. El conjunto se monta en una carcasa de plástico, el cual también incluye una válvula de aire que permite introducir la muestra de aliento.

La reacción tiene lugar en la superficie superior de la célula, transformándose el etanol en ácido acético. En el proceso, se originan dos electrones libres por molécula de etanol, siendo liberados en el proceso iones  $H^+$  que emigran a la superficie inferior de la célula, donde se combinan con el oxígeno atmosférico para formar agua, consumiendo un electrón por cada ion  $H^+$  en el proceso. De este modo, la superficie superior tiene un exceso de electrones, y la inferior tienen el correspondiente déficit de electrones. Al conectar las dos superficies eléctricamente, fluye una corriente a través del circuito externo para neutralizar la carga. La célula genera una respuesta lineal que es proporcional a la concentración de etanol en el aliento. Procesando la señal adecuadamente se puede mostrar directamente en una pantalla la BAC ("blood alcohol concentration").

El procedimiento de análisis sigue el siguiente proceso:

- Se introduce la muestra de aliento en la célula.
- Se oxida el alcohol de la muestra en uno de los electrodos (ánodo).
- El oxígeno atmosférico se reduce en el otro electrodo (cátodo).
- Se produce una corriente entre los dos electrodos que será proporcional a la cantidad de etanol que se oxide.
- La medida de esta corriente indica la cantidad de etanol oxidado.
- La llamada "ley seca", es decir tolerancia 0 en alcohol en las carreteras.

La "ley seca" permitiría reducir la mortandad en las carreteras. El alcohol y las drogas fueron, en 2008, causa directa del 40% de los muertos en accidentes de tráfico. Este escalofriante dato, destacado en la memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, muestra la necesidad, cada vez más imperiosa, de implantar en España la tasa 0,0 de alcohol. Aunque las autoridades se resisten y optan por buscar soluciones a corto y medio plazo, como el endurecimiento de las sanciones, las campañas de prevención o el aumento de controles de alcoholemia, amplios sectores de la sociedad española comienzan a demandar actuaciones más drásticas para atajar, de una vez por

todas, estos altos índices de mortandad. De hecho, el II Estudio AXA, de 03 de diciembre de 2009, sobre hábitos de la conducción ya recoge que un 75% de los españoles está a favor de establecer la tolerancia cero, o lo que es lo mismo, que quien conduzca no pueda beber ni una sola gota de alcohol.

Es más, un reciente análisis realizado por el RACC<sup>18</sup> y ANFABRA<sup>19</sup>, asociación de empresas de bebidas refrescantes analcohólicas (*Bebida que no supera un grado alcohólico volumétrico adquirido del 1,2% vol., como las bebidas refrescantes de extractos, de zumos de fruta, carbonatadas, aromatizadas, etc.*), revela que un 83% de los jóvenes estaría a favor de implantar la tasa de alcoholemia cero para los conductores noveles. En ese mismo estudio, se abordan ciertos mitos en los que se apoyan determinadas teorías carentes de fundamento. Por ejemplo, un 61% de los encuestados aún cree que quedarse a dormir en el vehículo rebaja la tasa de alcoholemia o un 22% considera suficiente dejar de beber una hora antes de conducir.

Pero este informe, II Estudio Axa, también destaca que un 12% de los jóvenes admite haber viajado, en los últimos tres meses, con conductores ebrios. No sólo la juventud, incluso los adultos permite que una persona bebida se ponga a los mandos del vehículo sin hacer nada por evitarlo. Por lo que, esa irresponsabilidad debería ser castigada, pues es un riesgo gratuito con la cantidad de nuevas medidas incluidas en la Ley de Tráfico.

Sin embargo, parece que a los controles preventivos de alcoholemia no se les da tanta importancia. Algunos conductores ven en ellos un afán recaudatorio por parte de la administración, cuando la realidad es bien distinta. Estos dispositivos permiten medir aleatoriamente el grado de sentido común que tienen los automovilistas.

Conducir bajo los efectos del alcohol puede tener graves consecuencias. Así que un control a tiempo evita el riesgo. Si tras soplar el alcoholímetro el resultado es positivo, el único que sufrirá será el bolsillo. Conviene recordar que superar la tasa de alcoholemia en un control supone cuando menos, 1 mes de retirada de carné, perder 4 o 6 puntos y 500 euros de multa.

---

<sup>18</sup> RACC: Real Automóvil Club de Cataluña: Entre otras el RACC tiene una fundación donde investigan y crean estados de opinión a favor de la movilidad sostenible: una mayor seguridad vial que respete el medio ambiente y reduzca los accidentes hasta acabar con la mortalidad en las carreteras.

<sup>19</sup> La Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes Analcohólicas (ANFABRA) es la organización empresarial que, desde su creación en 1977, agrupa y representa a la industria española de las bebidas refrescantes.

España se sitúa 'a la cola de Europa' en el índice de test de alcoholemia realizados por cada 100.000 habitantes, según el último estudio del RACC, que analiza la opinión de los automovilistas sobre el consumo de alcohol a la hora de conducir y en el que se identifica una 'falta' de controles urbanos, cuyo número 'debería doblarse' para situarse al nivel de la media europea.

El informe se basa en las conclusiones obtenidas a partir de una encuesta realizada, desde el pasado mes de octubre del año 2009, a cerca de 2.500 personas, con edades comprendidas entre los 35 y los 64 años. El objetivo que persigue es, según explicó el director técnico de la Fundación RACC, Pedro Sauret, 'poner de relieve la baja percepción de riesgo de un gran número de conductores acerca el consumo de alcohol y la conducción'.

En este sentido, del estudio se desprende que el 67,2 % de los automovilistas 'no conoce la cantidad de alcohol necesaria para superar el límite permitido por ley', especialmente cuando se trata de bebidas de baja graduación. Así, los hombres consideran que pueden beber 'hasta cuatro cervezas' sin dar positivo en los controles, cuando la realidad muestra que un vaso y medio es suficiente.

En lo relativo a la percepción que tienen los conductores sobre su capacidad de control, los resultados señalan que, en general, los ciudadanos consideran que el alcohol 'no les afecta'. En esta línea, el 10 % de la muestra se mostró capaz de beber 'hasta seis unidades de alcohol', sin sentir mermadas sus capacidades y el 36 % se inclinó por tres. 'Estas cifras contradicen el hecho de que el 60 % reconozca al alcohol como el principal causante de los accidentes de tráfico', declaró Sauret.

Por otra parte, el trabajo trata de aclarar los hábitos en el consumo de alcohol, en relación con la movilidad de los españoles. Los datos obtenidos reflejan que la población adulta ingiere este tipo de bebidas en celebraciones o fiestas nocturnas 67,4%, frente a aquellos que prefieren hacerlo durante el día 54,5 %. 'Tan sólo' el 14,5 % admite que consume alcohol a diario, una cifra que, para el portavoz del RACC, 'es demasiado baja en relación con la realidad'.

Asimismo, el 74,1 % utiliza su vehículo en las salidas de ocio, frente al 25,4 % que no lo hace, 'a pesar del riesgo que entraña' dicho comportamiento. Sin embargo, casi el 90% de los conductores dice 'no haber sufrido ningún accidente en los últimos dos años', y

las cifras de la Dirección General de Tráfico (DGT) indican que las multas por alcoholemia 'sólo' afectan en la actualidad al 2 % de la población mayor de 34 años.

- La realización de los controles de alcoholemia. Procedimiento.

Los controles de alcoholemia se realizan para prevenir conductas de riesgo y posibles accidentes. El número de estas pruebas aumenta en períodos como verano, Navidad y los fines de semana.

A continuación se detalla cómo se realiza un control de alcoholemia paso a paso:

- Obligatorio. Lo primero que hay que saber es que todos los conductores están obligados por ley a seguir todos los requerimientos de los agentes. En caso de que el usuario se niegue a realizar la prueba incurrirá en un delito específico contra la Seguridad Vial por negativa a someterse a la prueba de alcoholemia, penado según el artículo 383 del Código Penal con una pena de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.
- Señalización. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias en materia de tráfico, establecerá una zona de advertencia y balizamiento a unos cien o doscientos metros antes del control. Conviene por tanto reducir la velocidad de forma progresiva, puesto que cuando lleguemos al comienzo de la zona ocupada por los agentes, uno de ellos nos podrá hacer la indicación de detenernos en el arcén. En caso contrario podremos seguir la marcha con normalidad.
- Aglomeración de vehículos. Los controles de alcoholemia los componen tres parejas de guardias que actúan durante unas seis horas, preferentemente en lugares que se suelen considerar 'conflictivos'. El dispositivo que se monta es bastante sencillo, pero en ocasiones puede resultar un tanto aparatoso debido a la gran cantidad de coches que se congregan.
- La prueba. Una vez detenido el vehículo, se nos acercará un agente que nos explicará que estamos ante un control rutinario. Éste nos proporcionará una boquilla por la que deberemos soplar en el etilómetro de muestreo.
- El resultado. Si la tasa de alcohol detectada es inferior al máximo permitido podremos reanudar inmediatamente la marcha sin más problemas. En caso de que la tasa sea superior, la prueba se tendrá que repetir en el vehículo policial destinada a los atestados. Allí se utilizará el etilómetro evidencial, un aparato de una precisión

mucho mayor. Es importante saber que entre una prueba y otra deben pasar, al menos, 10 minutos.

- Segunda prueba. De nuevo, si la tasa detectada en esta segunda prueba es inferior a la permitida podremos marcharnos. En caso contrario el agente comenzará a realizar la denuncia. Además el conductor sancionado no podrá reanudar la marcha, mientras que la tasa de alcohol esté por encima de los límites permitidos por la ley. En cambio, el vehículo sí lo podrá conducir un segundo conductor que no muestre síntomas de haber ingerido alcohol.
- Hospital. Si no estamos de acuerdo con el resultado de la prueba podemos solicitar ser conducidos a un hospital donde se nos realizará una mediante análisis de sangre. En el caso de que estos análisis resulten positivos, deberemos pagar su importe.

b) El delito de conducción a velocidad excesiva: Asimismo, viene establecido en el artículo 379.1 *“el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, y será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.*

c) El delito de conducción temeraria: En el artículo 380.1 del C.P. se establece que el que *“el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.”*

También en el artículo 381 se recoge que *“el que condujere con manifiesto desprecio por la vida de los demás será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años.”*

d) El delito de negativa a someterse: La negativa a someterse a la prueba de impregnación alcohólica viene recogida en el artículo 383 del C.P. y establece que *“el conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la*

*presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.”*

- e) Conducir con pérdida total de puntos o careciendo de permiso de conducir: La pérdida de la totalidad de los puntos del permiso de conducir, el carecer de permiso por no haberlo obtenido nunca viene recogido en el artículo 384 del C.P. por lo que *“el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días”*.

Se le impondrá la misma pena al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Con la última reforma del Código Penal (Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre) por la Ley 5/2010, de 22 de junio, y de conformidad con su Disposición Final Séptima, entraría en vigor a los seis meses de su completa publicación en el BOE (23 de diciembre de 2010). Esta misma Ley modifica el artículo 796.1.7ª, de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

En lo que respecta a los Delitos contra la Seguridad Vial la reforma que se menciona, que entró en vigor el pasado día 23 de diciembre de 2010, presenta como principal aportación la supresión del artículo 381.3 que consideraba al vehículo a motor utilizado en el delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás, a los efectos de su decomiso, instrumento del delito, y crea un nuevo artículo, el 385 bis, donde se dispone que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en los delitos contra la Seguridad Vial (Capítulo IV, Título XVII, Libro II), se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128 del Código Penal, es decir el comiso como medida accesoria de la pena principal.

**Con la nueva regulación, es posible el comiso de vehículo a motor o ciclomotor utilizado, no sólo en la realización del delito contenido en el artículo 381 del Código Penal, sino también en los hechos previstos en el resto de los delitos**

**contra la Seguridad Vial, no obstante, como esta postura ya era defendida por la Fiscalía y parte de la doctrina y jurisprudencia sin la necesidad de la previsión recogida en el artículo 385bis.**

La previsión contenida en el artículo 385bis del Código Penal no supone que haya que decomisar el vehículo a motor o ciclomotor siempre que el sujeto cometa alguno de los delitos contra la Seguridad Vial, para poder adoptar esta consecuencia accesoria es preciso, que concurra en el vehículo a motor o ciclomotor el fundamento de la peligrosidad de la cosa.

#### *4.4.2. Consecuencias jurídico-penales de los delitos contra la Seguridad Vial.*

Por un lado, existen unas consecuencias administrativas como son las sanciones pecuniarias a través del procedimiento administrativo y otras penales aplicando el Código Penal. El Derecho administrativo sancionador es la herramienta de primer orden para la prevención y la represión de determinadas conductas que podríamos decir que son antisociales y por otra parte el Derecho Penal en virtud del principio de intervención mínima<sup>20</sup> queda reservado para aquellos casos en que las normas administrativas son insuficientes para proteger los bienes jurídicos más relevantes frente a los ataques más graves o intolerables.

El dogmático Silva Sánchez<sup>21</sup> afirma que «el Derecho penal que debe cumplir el fin de reducción de la violencia social, ha de asumir también, en su configuración moderna, el fin de reducir la propia violencia punitiva del Estado. Esta reducción tiene lugar por dos maneras: sobre la base del principio utilitarista de la intervención mínima y sobre la base de los principios garantísticos individuales. La respuesta penal ha de ser medida y proporcionada pero eficaz y cumplir con la función disuasoria que los actuales momentos es imprescindible. De hecho hay un debate si existe el principio de intervención mínima y de proporcionalidad ya que hay autores que se el sostienen que Derecho Penal es un derecho de mínimos, que debe intervenir allí donde no haya más remedio, cuando la

---

<sup>20</sup> Principio de intervención mínima; el Derecho Penal debe tener carácter de última ratio por parte del Estado para la protección de los bienes jurídicos y sólo para los más importantes frente a los ataques más graves. El Derecho penal debe utilizarse solo en casos extraordinariamente graves (carácter fragmentario del Derecho penal) y sólo cuando no haya más remedio por haber fracasado ya otros mecanismos de protección menos gravosos para la persona (naturaleza subsidiaria).

<sup>21</sup> Véase en Silva Sánchez (1999:211)

ausencia de alternativas sancionatorias más eficaces se revele como la única respuesta posible frente a conductas reprobables que afecten a los bienes jurídicos.

Como vemos, para combatir la siniestralidad en nuestras carreteras, el legislador ha optado por emplear el sistema penal para que los conductores interioricen las conductas que suponen un peligro para la seguridad del tráfico rodado, pues como afirma Feurerbach<sup>22</sup> «el fundamento de la pena es la coacción psicológica». La cuestión a determinar es si era necesario emplear lo que Conde-Pumpido Ferreiro ha calificado como «el más potente instrumento de coacción jurídica de que dispone [el ordenamiento jurídico]: la pena», puesto que al suponer la privación de un bien jurídico ésta ha de considerarse como un mal, que con arreglo al *ius puniendi*<sup>23</sup>, es impuesto por el Estado con la doble finalidad de sancionar el delito cometido y prevenir la comisión de nuevos delitos. Para otorgar garantías jurídicas a la ciudadanía en los Estados democráticos, el principio de intervención mínima impide utilizar el Derecho penal en primera instancia, obligando a aplicar previamente otros recursos ofrecidos por el ordenamiento jurídico, lo que actúa de límite del *ius puniendi*, impidiendo que un gran número de hechos sea sancionado penalmente, evitando el paroxismo penal que caracteriza a los Estados totalitarios. Por tal motivo, cabría considerar si al aumentar los controles sobre los conductores y aplicar medidas coercitivas de carácter penal no estará el legislador utilizando una excusa para criminalizar cierto tipo de comportamientos anteriormente atípicos, lo que nos haría tender hacia un Estado represivo, al emplearse la pena como un instrumento político.

En opinión de Conde-Pumpido<sup>24</sup>, la misión primaria del Derecho penal consiste en compatibilizar la maximización de la armonía entre los miembros de la colectividad con la maximización de su libertad, de manera que teleológicamente este Derecho posee una finalidad tuitiva de los intereses sociales que han alcanzado la categoría de bienes jurídicos susceptibles de protección. En este sentido, el principio de intervención mínima exige, según Mayer, que para tipificar penalmente una acción, se cumplan tres requisitos:

a) Que el bien jurídico sea merecedor de protección, al resultar positivo para la comunidad;

---

<sup>22</sup> FEUERBACH, Revisión de los fundamentos y conceptos fundamentales del Derecho Penal positivo (1799-1800) Tratado de Derecho penal (1801)

<sup>23</sup> *ius puniendi*: es una expresión latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado. De forma desglosada encontramos por un lado que, la expresión “ius” equivale a decir “derecho”, mientras que la expresión “puniendi” equivale a “castigar” y por tanto se puede traducir literalmente como *derecho a penar* o *derecho a sancionar*. La expresión se utiliza siempre en referencia al Estado frente a los ciudadanos.

<sup>24</sup> CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C.: Contestaciones de Derecho Penal al programa de Judicatura. Parte general, 1ª ed., Madrid, 1.996.

- b) Que necesite protección, al resultar insuficiente la protección que puedan otorgarle otros campos del Derecho;
- c) Que sea susceptible de protección, al resultar efectiva la tutela penal, castigando los actos que lesionen al bien jurídico.

Por tanto, debemos analizar si, con arreglo al principio de intervención mínima, se justifica la tipificación penal de este tipo de acciones. En los delitos contra la Seguridad Vial el bien jurídico protegido es la seguridad colectiva, por lo que al tutelarlos se estarán reduciendo los riesgos que pueden afectar a la sociedad, por lo que estaremos dando cumplimiento al primero de los requisitos. Con respecto al segundo de ellos, las estadísticas de siniestralidad indican que los factores de riesgo más comunes son el exceso de velocidad y las elevadas tasas de alcoholemia, por lo que el legislador ha entendido que tipificando estos comportamientos se reducirán los riesgos sobre el bien jurídico y a la vista de los resultados obtenidos, parece haberse conseguido lo que no se había logrado con medidas de carácter administrativo. Por lo que atañe al tercero de los requisitos, el legislador ha pretendido otorgar un plus de protección al bien jurídico seguridad colectiva, criminalizando ciertos comportamientos que atentan contra el bien jurídico. Esta circunstancia parece tener su origen en una demanda social, pues como mostraban los resultados de la encuesta sobre Seguridad Vial publicada por la Dirección General de Tráfico (DGT) en agosto de 2006, la sociedad exigía la criminalización de ciertas conductas. Así, a la pregunta de si estarían dispuestos los encuestados a considerar como delito una serie de infracciones, el 69 por ciento se mostró partidario de la medida para el caso de superar en más del doble el límite de la tasa de alcoholemia permitido y un 61 por ciento en el caso de conducir sin permiso. Estos valores se reducían hasta situarse en algo más del 50 por ciento en el caso de superar los límites de velocidad, lo cual parece demostrar que no existe tal sentimiento social cuando se trata de sobrepasar estos límites.

Con la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, de modificación del Código Penal y de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE nº 288 de 1 de diciembre de 2007), y en lo que aquí concierne, además de cambiarse la denominación de los delitos contra la seguridad del tráfico, pasándose ahora a denominarse «delitos contra la Seguridad Vial» para acomodarse a la terminología administrativa, hallamos modificaciones tanto en la Parte General, para dar mayor cobertura al denominado «permiso y licencia de conducción por puntos», como en la Parte Especial, modificándose algunas conductas típicas e incorporándose nuevas figuras

delictivas, como la conducción careciendo de permiso o licencia y el quebrantamiento de condena o resolución administrativa, así como la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia, que pasa a constituirse en un delito autónomo al suprimirse la referencia al delito de desobediencia en su primitiva redacción. Se define asimismo cuándo se reputa temeraria la conducción en supuestos de excesos de velocidad, estableciéndose asimismo una presunción de peligrosidad en la conducción en casos de ingesta de alcohol cuando las tasas superan las concentraciones que se disponen en el actual artículo 349.2 del Código Penal.

El contenido básico de dicha modificación persigue, de una parte, incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración. Y de otra, como veremos, las penas se han incrementado notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducir, que, para el caso de que la pena impuesta en sentencia sea superior a dos años, comportará siempre la pérdida de vigencia del mismo o licencia, y el condenado deberá volver a realizar las pruebas para su obtención.

Asimismo, se adiciona la posibilidad de decretar el comiso del vehículo a motor o ciclomotor al considerarse instrumento del delito, siendo otra novedad que a la alternativa de multa, se le añade siempre la de trabajos en beneficio de la comunidad.

En lo que se refiere a las sanciones estrictamente administrativas que se puedan imponer por las autoridades competentes como consecuencia de una comisión de un delito contra la seguridad vial, destaca la pérdida de puntos. El permiso de conducir por puntos se ha definido tradicionalmente como la autorización administrativa en virtud de la cual se permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas, previo el cumplimiento de determinados requisitos. En esa visión tradicional, la vigencia de esta autorización administrativa se hace depender de dos circunstancias: en primer lugar, de la existencia de una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor, y en segundo lugar, de la revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo.

El sistema que ha dado en denominarse permiso y licencia de conducción por puntos cambia esa visión clásica de la autorización para conducir. El permiso se configura ahora como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para desarrollar la actividad de la conducción que se traduce jurídicamente en otorgarle un crédito de puntos

para desarrollar la actividad de la conducción que podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan la circulación y que, cuando se agota, supone la pérdida de su autorización para conducir por haber perdido esa confianza.

En nuestro país, el sistema del permiso por puntos ha sido introducido por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Desde un punto de vista técnico jurídico, la introducción de este sistema se ha llevado a cabo a través de la reforma de diversos preceptos de la Ley de Seguridad Vial. Estos preceptos abarcan desde las competencias del Ministerio del Interior hasta preceptos referentes a infracciones y sanciones y al procedimiento sancionador. No obstante, acorde con la visión antes descrita, el eje central de la reforma se ha producido en los artículos referentes a la configuración del permiso de conducción

La puesta en marcha del sistema ha exigido también la elaboración y la modificación de normativa de desarrollo. Por una parte, se ha aprobado la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, que determina el contenido de los cursos para recuperar puntos, o para recuperar el permiso o la licencia de conducción si se hubiesen agotado todos los puntos. Por otra parte, se ha realizado una modificación del Reglamento General de Conductores (RD 62/2006, de 27 de Enero) para introducir un procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción por agotamiento del crédito de puntos.

En España, el permiso por puntos entró formalmente en vigor el día 1 de julio de 2006. Este proyecto, ha supuesto un gran cambio conceptual de lo que la sociedad entiende por el carnet de conducir, llevó varios años de estudio. La Dirección General de Tráfico adoptó la decisión de su puesta en marcha en el mes de mayo de 2004. Durante estos años se ha ido produciendo un profundo cambio en la sociedad respecto de la Seguridad Vial, y por ello el permiso por puntos es el resultado de una madurez en este asunto.

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

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

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

Regla General	12 puntos
Conductores antigüedad < 3 años	8 puntos
Después de perder todos los puntos	8 puntos

El número de puntos inicialmente asignado se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de las infracciones graves o muy graves que, en número de 27, se detallan en el Anexo II de la Ley 17/2005, de 19 de julio.

A título de ejemplo podemos señalar que el crédito de puntos de un conductor se ve reducido por la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en cuatro o seis puntos, dependiendo de la tasa de alcohol detectada y la conducción utilizando manualmente un teléfono móvil o sin utilizar el cinturón de seguridad o el casco lleva aparejada la pérdida de tres puntos. (Ver Anexo I)

La ley contempla una excepción: los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los apartados a), b), c), d), e), f), g), y h) del artículo 65, apartado 5 (p. ej: conducción temeraria, conducción bajo los efectos del alcohol), en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan, sin limitaciones. Por tanto, no se pueden perder más de ocho puntos si son fruto de la comisión de infracciones graves (p. ej: conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, utilizar el teléfono móvil, no respetar una señal de stop,.....), o de infracciones muy graves no comprendidas en esos apartados.

La pérdida parcial de puntos no tiene ningún efecto en la actividad de la conducción diaria del titular del permiso o la licencia, que no tiene que dejar de conducir durante un periodo determinado o sufrir algún tipo de restricción.

Ahora bien, si se pierden todos los puntos de su crédito, se produce la pérdida del permiso o la licencia de conducción mediante la correspondiente declaración de pérdida de vigencia por la Jefatura de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del conductor, que se notificará a éste.

Es importante, destacar que la sanción de suspensión del permiso de conducción nada tiene que ver con la pérdida de puntos, que no es sino el reproche a ciertas conductas especialmente graves por lo que suponen la quiebra de la confianza otorgada al conductor por la sociedad. Ambas, pueden coexistir, pero entre ellas existen diferencias como son las siguientes:

a) La suspensión del permiso de conducción impuesta por la comisión de una infracción es una medida que produce efectos por sí misma y se traduce en la restricción del derecho a conducir vehículos de motor por un periodo determinado de tiempo. La pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de esa misma infracción no supone, por sí misma, ningún efecto de restricción del derecho a conducir. Para producir efectos esta pérdida parcial necesita de otras pérdidas parciales que den lugar a la pérdida total de todos los puntos.

b) El momento temporal de ambas medidas es diferente: la suspensión temporal del permiso de conducción puede cumplirse por el ciudadano a partir del día siguiente a la recepción de la notificación de la resolución sancionadora. Por el contrario, la pérdida de puntos en su historial como conductor no se producirá hasta que la sanción devenga firme (un mes después de la notificación de la resolución sancionadora o, en caso de interponerse recurso contra la resolución, al día siguiente de notificarse la resolución del recurso confirmando la sanción).

c) La suspensión del permiso de conducción puede imponerse por la comisión de infracciones graves o muy graves. En este último caso, la medida es obligatoria por el periodo mínimo de un mes. La pérdida de puntos se produce en cambio solo por la comisión de determinadas infracciones, las relacionadas en el Anexo II de la Ley de Seguridad Vial. (Ver Anexo I, del presente trabajo)

d) Conceptualmente, la suspensión del permiso de conducción es una consecuencia de la comisión de una infracción. Por el contrario, el agotamiento de los puntos es una condición que no debe producirse para que el permiso siga estando vigente.

Además, la medida de suspensión se liga a una infracción, es decir, a una acción punitiva concreta, mientras que la pérdida de vigencia por pérdida de puntos se vincula a un historial del conductor

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

Asimismo, para garantizar la información a los ciudadanos se dispone que la Administración adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de permisos y licencias de conducción el acceso a su saldo de puntos.

Las opciones para el ciudadano serán dos: el acceso sin certificado digital o sin DNI electrónico para lo cual se requiere introducir la fecha de expedición del permiso o licencia para conducir y el nº de DNI, acceso a saldo de puntos. Y el acceso con certificado digital o con DNI electrónico, acceso a las sanciones que han implicado pérdida de puntos.

Con respecto a la pérdida de puntos, pueden perderlos todos los titulares de permisos y licencias de conducción, tanto los que ya tiene permiso o licencia de conducción el día de la entrada en vigor del sistema (1 de julio de 2006) como los que lo obtengan posteriormente.

Igualmente, la pérdida de puntos afecta a los titulares de permisos o licencias de conducción, independientemente de si su documento tiene formato antiguo (permiso en color rosa compuesto de tres partes) como si tiene formato nuevo (tipo tarjeta de plástico).

Asimismo, los puntos pueden perderse tanto por los titulares de permisos de conducción (B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E) como por titulares de licencia de conducción (de ciclomotores, coches de minusválido y determinados vehículos agrícolas), esto hasta la entrada en vigor del nuevo Reglamento General de Conductores por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, el cual establece que la licencia de conducción de ciclomotores (hasta 50 centímetros cúbicos) se convierte en un nuevo permiso de conducción de la clase AM, que amplía en un año la edad mínima de obtención, al pasar de los 14 a los 15 años a partir del 1 de septiembre de 2010. Con esta modificación del Reglamento se simplifican y amplían

los plazos de vigencia y renovación de los permisos para adaptarse a la Directiva Comunitaria y se introduce un nuevo permiso de conducción para motocicletas, el A2, que autoriza a conducir motos de potencia media.

El nuevo Reglamento de conductores pretende armonizar la normativa en materia de conductores, unificando en un solo texto las normas que la regulan; así como simplificar los procedimientos administrativos de los conductores y darle una estructura más racional al Reglamento, tal y como estipula la Directiva 2006/126 CE que obliga a la transposición de su contenido a todos los países miembros antes del 19 de enero de 2011.

Siguiendo con el permiso de conducir por puntos la pérdida parcial, la pérdida total, o la recuperación de los puntos asignados afectarán al permiso de conducción cualquiera que sea su clase. En el Anexo I al presente estudio se adjunta la tabla de la pérdida de puntos.

La pérdida de los puntos afecta a un conductor con independencia del vehículo que en el momento de la infracción esté conduciendo, de tal forma que un conductor profesional puede ver detráido el número de puntos por haber cometido un hecho sancionado con pérdida de puntos cuando no está desempeñando su tarea profesional (por ejemplo, un conductor de autobuses que comete una infracción con su vehículo particular fuera de la jornada de trabajo).

En relación con los conductores profesionales y su régimen especial, la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, tiene en cuenta la especial situación de aquellos trabajadores para quienes la conducción de vehículos de transporte de mercancías o viajeros resulta su medio de vida. La ley tiene en cuenta que su implantación puede llevar consigo para ellos una consecuencia añadida: la imposibilidad de desarrollar su trabajo.

A la vista de esta situación, la ley establece un régimen especial para estos conductores. Para ello, comienza por definirlos. Así, la disposición adicional tercera dispone que “se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida

por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa. Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario”.

Una vez conceptuados, la ley establece una serie de ventajas a este tipo de conductor por el hecho de serlo. A lo largo del texto podremos observar cuales son, aunque podemos adelantar que la filosofía general es reducir a la mitad los plazos establecidos en la ley para los conductores no profesionales.

Respecto a los condicionantes para la detracción de puntos por parte de las autoridades sancionadoras, las Unidades encargadas de la instrucción de de los correspondientes expedientes sancionadores por la comisión de infracciones contrarias a la normativa de tráfico y Seguridad Vial, deberán ser especialmente rigurosos para que, en los casos de tramitar procedimientos que finalicen en resolución que implique pérdida de puntos, éstos se detraigan al conductor autor de la infracción.

Por lo tanto, deberán tener muy presente que para que se produzca la minoración de puntos en el crédito del conductor es necesario que se cumplan determinadas condiciones:

a) Las infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos serán únicamente las graves y muy graves que se concretan en el Anexo II de la Ley de Seguridad Vial, y se que se recogen en el Anexo I de este documento. A efectos de homogeneizar la detracción de puntos procedentes de las sanciones impuestas por las diferentes administraciones con competencias en materia de tráfico, la tipificación de la infracción debe ajustarse a lo dispuesto en el citado Anexo I. Es importante destacar el hecho de que, dado que la voluntad del legislador ha sido tasar de forma directa las infracciones que pueden conllevar pérdida de puntos, la autoridad debe tener en cuenta el carácter de interpretación restrictiva de los hechos que dan lugar a detracción de puntos.

b) Las sanciones deben ser firmes en vía administrativa. La firmeza se producirá transcurrido el plazo de un mes a partir de la notificación de la resolución sancionadora, o bien, en el caso de que se haya interpuesto recurso administrativo, en el momento en que se produzca la notificación de la resolución del recurso.

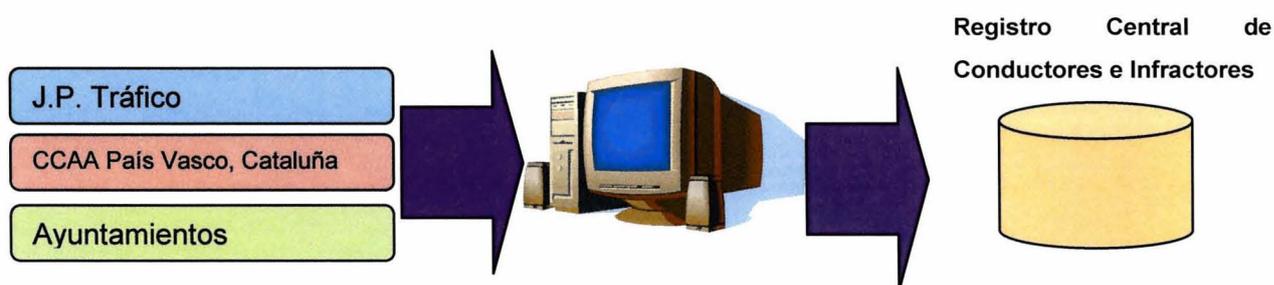
c) El número de puntos que se detraigan como consecuencia de la comisión de infracciones debe ser el establecido en la Ley, y es el que se indica en el repetido Anexo I. No cabe imponer mayor o menor número de puntos que el señalado por la ley.

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

e) En toda notificación que se practique a lo largo del procedimiento sancionador que da lugar a la imposición de la sanción, debe comunicarse al infractor que, si la sanción deviene firme, llevará aparejada pérdida de puntos en su autorización para conducir, indicándose además el número de puntos que se le detraerán. En definitiva, el infractor debe tener conocimiento en todo momento de las consecuencias que para su permiso o licencia de conducción supondrá la firmeza de la sanción.

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

En cuanto a la detracción de los puntos una vez impuesta la sanción, cuando ésta devenga firme, la Jefatura Provincial de Tráfico, el órgano competente del País Vasco o Cataluña o el Ayuntamiento comunicará aquella, por vía telemática, al Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico. La comunicación comprenderá, entre otros, los datos relativos al hecho denunciado, la fecha de la firmeza de la sanción, el número de puntos a descontar, y en ese momento se producirá la detracción de puntos en el crédito del conductor.



Fuente DGT

En definitiva, debe quedar claro que la pérdida de puntos no se valora por la Dirección General de Tráfico antes de incluirse en el Registro de Conductores e Infractores. La detracción y el número de puntos detráidos se realizará por la orden comunicada por la autoridad sancionadora. La labor de la Dirección General de Tráfico, en cuanto titular del Registro se limitará a anotar dicha orden, pero no entrará a valorar su contenido.

También es importante hacer referencia al procedimiento de la pérdida de vigencia del permiso por la totalidad de los puntos. El Real Decreto 62/2006, de 27 de enero por el que se modifica el Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, regula el procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir como consecuencia de la pérdida total de puntos.

El artículo 41.bis del citado Real Decreto fija los siguientes pasos en el procedimiento:

- a) El Registro de conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico constata que el interesado ha perdido la totalidad de los puntos de su autorización para conducir.
- b) La Jefatura de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del interesado, en el plazo de 15 días, inicia y notifica el procedimiento de pérdida de vigencia.
- c) El acuerdo de iniciación del expediente concede al interesado un plazo de diez días para formular alegaciones.
- d) El Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución acordando la pérdida de vigencia del permiso o licencia para conducir, y se notificará al interesado en el plazo de quince días.
- e) El interesado podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes.
- f) La pérdida de vigencia del permiso o licencia para conducir se hace efectiva cuando la resolución deviene firme.

Por lo que respecta a las consecuencias de la pérdida total de los puntos, el titular de un permiso o licencia de conducción que pierda todo el crédito de puntos que se le hubiera asignado sufrirá dos consecuencias:

- a) En primer lugar, pierde la vigencia de la autorización administrativa para conducir. Para ello, agotado el crédito de puntos, el Jefe de Tráfico de la provincia donde tuviera su

domicilio como conductor acordará, mediante resolución motivada, la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

Dicha resolución se notificará al interesado en el plazo de quince días desde el momento en que se constate la pérdida total de puntos. En dicha resolución se adjuntará al interesado la relación de infracciones que, siendo firmes, han detruido puntos en su crédito como conductor hasta producir el agotamiento de éste.

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

b) En segundo lugar, deberá transcurrir un determinado periodo de tiempo hasta que pueda volver a obtener una nueva autorización para conducir. En concreto este periodo es de seis meses en el caso de conductores no profesionales, y tres meses en el caso de conductores profesionales. Transcurrido este periodo de tiempo puede ya obtener una nueva autorización administrativa para conducir, siempre que previamente acredite la superación de un curso de sensibilización y reeducación vial y realice las pruebas que reglamentariamente se determinen.

La ley prevé la recuperación de puntos, tanto la recuperación parcial como la recuperación total, hasta el momento, nos hemos referido al mecanismo de detracción de puntos que el conductor sufre como consecuencia de sus conductas contrarias a la normativa vigente. Ahora bien, esta minoración de puntos en la autorización administrativa del conductor no se produce para siempre. La ley articula mecanismos que permiten la recuperación parcial de los puntos, o la recuperación del permiso, si éste se hubiese perdido como consecuencia de la detracción de todos los puntos.

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

a) Realizando un curso de sensibilización y reeducación vial en un Centro concertado con la Administración. Este curso solo podrá realizarse por una vez cada dos años, con la excepción de los conductores profesionales, que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual. Además, el número de puntos que se pueden recuperar con estos cursos será de un máximo de cuatro.

Realizado el curso, el Centro expedirá al interesado un certificado acreditativo de su realización con aprovechamiento. Asimismo comunicará telemáticamente a la Dirección General de Tráfico esta circunstancia, aumentando hasta en cuatro puntos el crédito del titular de la autorización.

b) Por el transcurso del tiempo sin cometer infracciones. La ley dispone que transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de doce puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

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

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

a) En primer lugar, realizar y superar con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial en un Centro concertado con la Administración. Superado el curso, el Centro expedirá una certificación donde se indicará que se ha realizado el mismo con aprovechamiento. Al mismo tiempo, el Centro comunicará telemáticamente esta circunstancia a la Dirección General de Tráfico.

b) En segundo lugar, será preciso realizar una prueba en la Jefatura de Tráfico cuyo objeto estriba en acreditar que el conductor ha asumido los contenidos de los cursos. En definitiva, que se ha producido la sensibilización y la reeducación vial que se pretende.

Por esta razón, la prueba no tiene relación alguna con las pruebas de conocimientos exigidas para la obtención de los permisos o licencias de conducción. Y por esta misma razón, no se exige tampoco la realización de pruebas prácticas de conducción.

En todo caso, es importante señalar que la pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualesquiera que sean las clases que comprendan.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial, se regulan en la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, y tienen como objetivo:

a) Sensibilizar a los participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos.

b) Reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Estos cursos serán impartidos por Centros concertados. La Ley de Seguridad Vial, en su art. 5 p) dispone que la gestión podrá realizarse mediante concesión administrativa, de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas. Así se ha realizado. La Dirección General de Tráfico ha elaborado un contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión administrativa, por la que el adjudicatario será responsable de instalar en el ámbito territorial que se le señale los Centros que han de impartir esos cursos. En Cataluña y en el País Vasco, serán los órganos competentes de la ejecución en materia de tráfico los que deban determinar la forma de creación de estos centros.

En el pliego de condiciones del contrato elaborado por la Dirección General de Tráfico se dispone que deberá existir al menos un centro en cada capital de provincia. Además, se obliga a la creación de más centros dentro de la provincia en función del censo de conductores y de la distribución geográfica de la población. El listado de Centros, su ubicación y los cursos que realizarán a lo largo del año estarán a disposición del público en la página web [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

Los cursos son diferentes según sean de recuperación parcial de puntos o de recuperación del permiso o la licencia de conducción una vez agotados los puntos.

Además, se prevé la necesidad de realizar este último curso para poder volver a ejercer la actividad de la conducción tras haber sido condenado por sentencia judicial firme a la privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, supuesto en el que posteriormente no será necesario realizar ningún tipo de prueba:

a) Cursos de recuperación parcial. Estos cursos tendrán una duración de doce horas. Este tiempo se distribuirá de la siguiente forma:

Por un lado contendrá una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo: siete horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y una hora destinada a la reflexión y debate en grupo.

Y por otro, una parte específica, individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y que incidirá sobre las áreas temáticas en las que el conductor presente mayores carencias o que le sean especialmente relevantes. El tiempo destinado a esta parte será de cuatro horas.

Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre Seguridad Vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

b) Cursos de recuperación del permiso o la licencia por agotamiento del crédito de puntos. Estos cursos tendrán una duración de veinticuatro horas, distribuidas de la siguiente forma:

Una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso. Esta parte se impartirá del siguiente modo: catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial, y dos horas de dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso.

Una parte específica, individualizada para cada conductor, que incidirá sobre las áreas concretas en las que el conductor presente mayores carencias. El tiempo destinado a esta parte será de ocho horas.

Como en los cursos de recuperación parcial, esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional.

En lo que respecta al contenido de los cursos, son similares. Las materias que, en el caso del curso de recuperación del permiso o la licencia de conducción, serán objeto de evaluación en la prueba realizada en la Jefatura de Tráfico, son las siguientes:

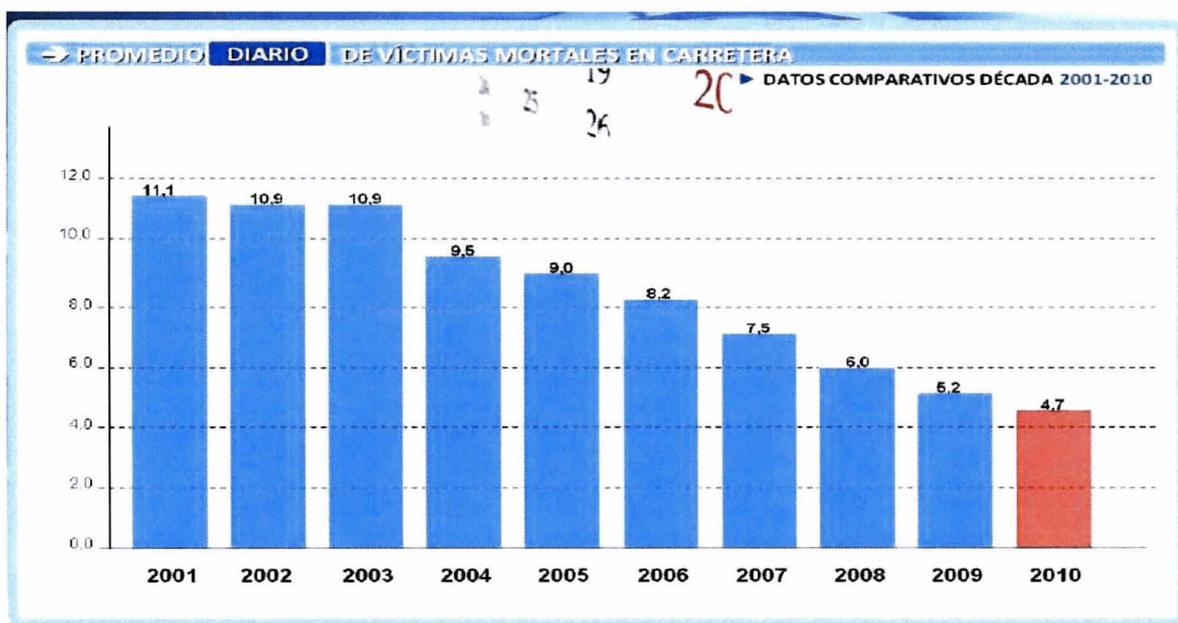
- Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema
- Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas
- La conducción: una tarea de toma de decisiones
- Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.
- Los grupos de riesgo
- La velocidad como factor de riesgo
- El alcohol como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

Dentro de este apartado podemos destacar el delito contra la Seguridad Vial bajo los efectos de bebidas alcohólicas teniendo en cuenta su incidencia en la siniestralidad y que constituye uno de los delitos que se cometen con mayor frecuencia por los conductores. Si bien es preciso con carácter previo hacer referencia a una serie de aspectos de este tipo delictivo.

#### 4.5. Evolución de la siniestralidad en las carreteras.

Con mejora de la Seguridad Vial en global, como son las medidas adoptadas por la implantación del permiso de conducir por puntos, la mejora de las vías, el incremento de los controles de alcoholemias, la puesta en funcionamiento de más medios para controlar la velocidad en las carreteras canarias, se puede afirmar que todo ello ha influido en el descenso de las víctimas mortales por accidente de tráfico.

Tal y como se muestra en la gráfica en el periodo e 2003-2010 se ha reducido el número de víctimas mortales diarias que han pasado de 11,1 fallecidos cada día en 2001 (10,9 en 2003) a 4,7 en 2010. Es decir, en 2010 fallecieron en las carreteras españolas 6 personas menos cada día que en 2001.



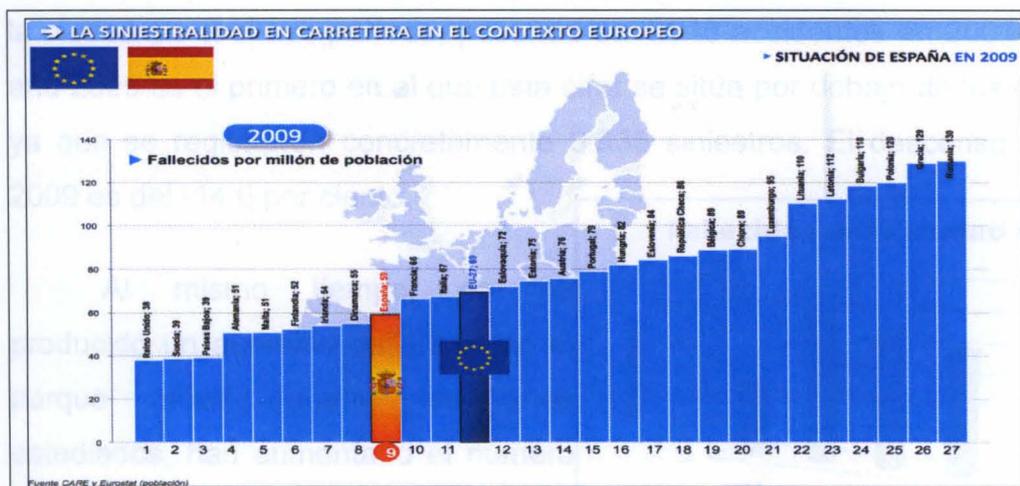
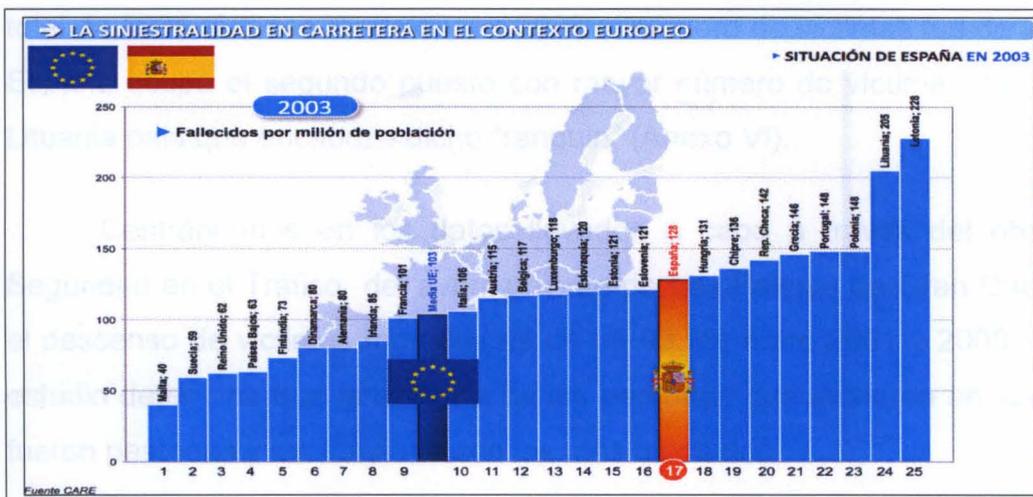
Fuente: Balance de Seguridad Vial 2010. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior

Se puede destacar un hecho que ya venía sucediendo en años anteriores y es que durante los meses de julio y agosto, aunque en ellos se siguen produciendo más víctimas mortales que en el resto del año, ya no se muestran el repunte de accidentalidad mortal que tradicionalmente venían presentando estos meses. En agosto de 2010, con 187 fallecidos, se registró la cifra más baja para ese mes en toda la década 2001- 2010.

En términos históricos, las cifras de víctimas mortales en las carreteras españolas durante el año 2010 se han situado en los niveles registrados en 1963, cuando se registraron 1.785 víctimas mortales. Sin embargo, entonces el parque móvil estaba compuesto por un millón de vehículos que conducían 2,2 millones de conductores, frente a

los 31,1 millones de vehículos y 25,7 millones de conductores actuales. Esa diferencia se expresa en el número de muertos por millón de vehículos: 1.045 en 1963 y 56 en 2010. En 2001, el número de muertos por millón de vehículos ascendió a 168, cifra que se apenas redujo hasta 159 en 2003 y que el año pasado registró su mínimo histórico.

Si se observa la evolución de la siniestralidad entre 2003 y 2010 ha permitido a España cumplir con los objetivos de reducción de la accidentalidad en carretera fijados por la Unión Europea: mientras la UE estableció el horizonte de una reducción del 50% entre 2001 y 2010, la caída de la siniestralidad registrada en España supera el 57%. Puede observarse en las siguientes gráficas comparativamente años 2003-2010.



Para la comparación internacional se utilizan las cifras de fallecidos a 30 días, incluyendo la carretera y la zona urbana y la tasa utilizada es la de fallecidos por millón de población, por lo que la comparación se refiere necesariamente al año 2009. En el caso de España las tasas han evolucionado de forma que en el año 2003, con una tasa de 128, 62

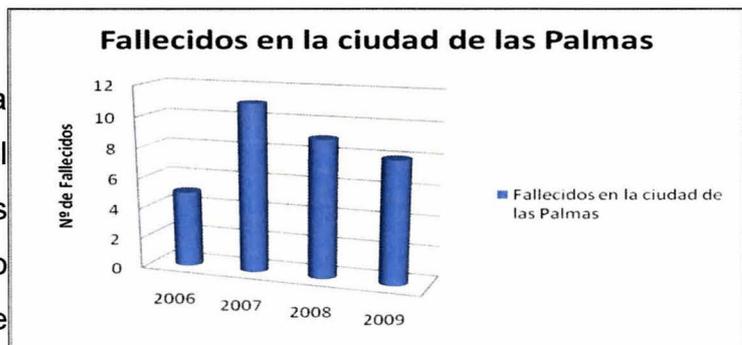
España ocupaba el lugar 17º dentro de la Unión Europea a 25 y en 2009 ocupaba el puesto 9º con una tasa de 59 muertos por millón de población, lo que sitúa a España por debajo de la media europea (79 muertos por cada millón de habitantes).

Analizando de forma global y en comparativa entre la Comunidad Autónoma de Canarias-España-Europa se observa que el número de fallecidos ha decrecido de forma paulatina en Europa tal y como se observa en la tabla de evolución desde el año 1990-2010 (ver anexo VI), pasando de 76.000 fallecidos en el año 1990 a 34.500 en el año 2009, por lo tanto la cifra es bastante significativa, en el entorno de la Unión Europea, ahora bien hay que significar que en lo que respecta a España, aunque el número de víctimas mortales también ha descendido, tal y como se observa desde el año 1992 con un total de 5035 víctimas mortales, en 2008 el número de víctimas fue de 2161 (Ver Anexo V), España ocupa el segundo puesto con mayor número de víctimas mortales por debajo de Lituania país que encabeza dicho “ranquin” (Anexo VI).

Centrándonos en los datos llevados a cabo a través del observatorio Local de Seguridad en el Tráfico del ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en esta ciudad el descenso de víctimas mortales es de un 63,7% entre 2001 y 2009. Por otro lado, dicho estudio determina que la mayoría de las personas que murieron en la capital el año 2009, fueron peatones y los mayores son los más afectados

El mencionado informe señala una descenso paulatino en los accidente de tráfico en la ciudad en el citado período, pasando de 4.610 accidentes en 2001 a 4.451 en 2002. El año 2009 es el primero en el que esta cifra se sitúa por debajo de los cuatro mil incidentes, ya que se registraron concretamente 3.935 siniestros. El descenso medio entre 2001 y 2009 es del -14,6 por ciento.

Al mismo tiempo, se ha producido un aumento del 20 % en el parque móvil durante los años estudiados, han aumentado el número de kilómetros de vía y el censo de conductores ha crecido un 15 por



Fuente: Observatorio de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Las Palmas de

ciento. A esto hay que sumar el desarrollo urbanístico, con nuevos barrios y la ampliación de otros como Siete Palmas, Ciudad del Campo o La Minilla.

En cuanto a los fallecidos, se percibe una evolución desigual por años, ya que de los 22 muertos en las carreteras de la ciudad en 2001 se pasa a cinco fallecidos en 2006, observándose un repunte en 2007 (11) que marca el punto de inicio de una bajada paulatina en 2008 (9) y 2009 (8). Con estas cifras, el ayuntamiento alcanza el objetivo marcado por la Unión Europea (UE) de reducir un 50 por ciento las muertes por accidente de tráfico entre 2001 y 2009.

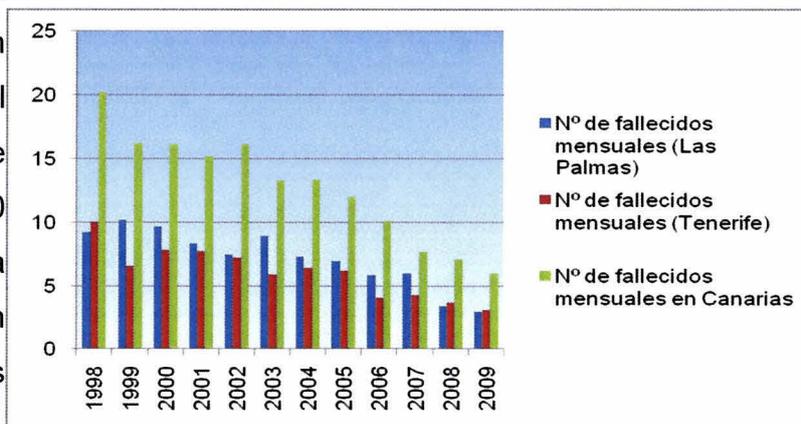
La mayoría de las personas que murieron en accidente de tráfico el año 2006, cinco de ellos fueron peatones, siendo el colectivo más afectado por esta causa las personas mayores. Aún así, Las Palmas de Gran Canaria está cinco puntos por debajo de la media nacional en esta estadística.

La vía donde más accidentes se producen es la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria, donde en 2009 fueron registrados 160 percances, “a pesar de disponer de vigilancia permanente” mediante agentes y cámaras de seguridad.

Por otro lado, la instalación de pórticos provistos de radares ha permitido mejorar los datos de siniestralidad en este punto de la red viaria, que entre 2001 y 2009 ha experimentado una bajada del 18 % de los siniestros. El número de infractores captados el pasado año en ese lugar fue de 23.929, de las que 11 fueron remitidas a la Jefatura Provincial de Tráfico para la retirada temporal del carné, y 4 al Juzgado de Guardia por un posible delito contra la seguridad Vial al superar en más de 60 kilómetros por hora la velocidad de la vía.

En lo que respecta a las Islas Canarias en global se puede observar, tal y como figura en el Anexo II, el estudio realizado desde el año 1998 al año 2009 ha decrecido paulatinamente, tanto la accidentabilidad como la mortandad, ahora bien se observa de forma más detallada que en la provincia de Las Palmas en el año 2003 ha habido un ligero repunte, pasando del año 2002 de 89 fallecidos a 107, decreciendo a 88 en el año 2004, también se observa como en la provincia de Tenerife, en el año 2000 ha habido también un incremento puntual de 79 fallecidos en el año 1999 se pasa a 94 y luego disminuye en el año 2001 con 93 fallecidos.

Como puede observarse en la gráfica siguiente, la disminución de fallecidos en Canarias en el periodo de 1998-2009 es bastante significativa, pasando de 20 fallecidos mensuales en la Comunidad Autónoma Canaria en el año 1998 a 6 fallecidos mensuales en el año 2009.



Fuente: Istac. Gobierno de Canarias

Por otro lado, analizando el estudio llevado a cabo por la compañía aseguradora Direct Seguros en el año 2010, según la tabla expuesta en el Anexo VII del presente estudio, se puede observar como Canarias es la Comunidad Autónoma con menor siniestralidad por accidentes de tráfico, con una frecuencia del 24 por ciento, la más baja de toda España; por contra, Madrid es la autonomía donde se producen con mayor frecuencia, un 48,2 por ciento.

Si analizamos las causas de los fallecidos en las carreteras, un estudio llevado a cabo por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), dice que el 40% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico durante el año 2008 dio positivo en alcohol, drogas o psicofármacos, el mismo porcentaje que el registrado en 2007, dicho estudio fue realizado en Madrid, Barcelona, Sevilla y Tenerife.

Dicho informe destaca que casi ocho de cada diez positivos, un 78% fue por alcohol y el 13% por psicofármacos. Además, un 37% de los casos positivos se ha producido por algún tipo de droga, siendo la cocaína la más frecuente, al estar implicada en el 55,5% de ellos. Tras ella se sitúa el Cannabis 29% de los casos, los opiáceos 8,4% y las anfetaminas 6,7%. Partiendo de estos datos se destaca que España es uno de los mayores consumidores de cocaína y que esta droga cada vez la consumen más personas.

El informe revela además, que el 63% de los fallecidos al volante que dieron positivo en alcohol superaban la tasa de 1,4 gramos/litro en sangre, una cantidad de alcohol superior a los 1,2 gramos/litro en sangre que el Código Penal considera delito y castiga con prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses.

En cuanto a la edad de los conductores, el grupo más propenso a tasas de alcohol superiores a los 1,2 gramos/litro es el de 31 a 50 años, lo que puede estar relacionado con problemas de alcoholismo, menos frecuentes en los jóvenes. Por sexos, destacan los hombres, con un 30,1% de positivos respecto al 0,9% de las mujeres.

En general, el 40% de los fallecidos que dieron positivo en cualquiera de las sustancias analizadas tenía una edad comprendida entre 31 y 50 años, frente al grupo de edad de 21 a 30 años y los de mayores de 50 años que dieron positivo en un 25% de los casos. En el caso concreto del alcohol y las drogas, el mayor número de positivos los dan los conductores de 31 a 50 años, seguidos de los de 21 a 30 años y de los mayores de 51 años. El grupo de personas menores de 20 años es el que da menos casos positivos en alcohol. Por otro lado, los jóvenes de 21 a 30 años no son los que más accidentes tienen, pero, de los que tienen, la mitad ocurren en fin de semana.

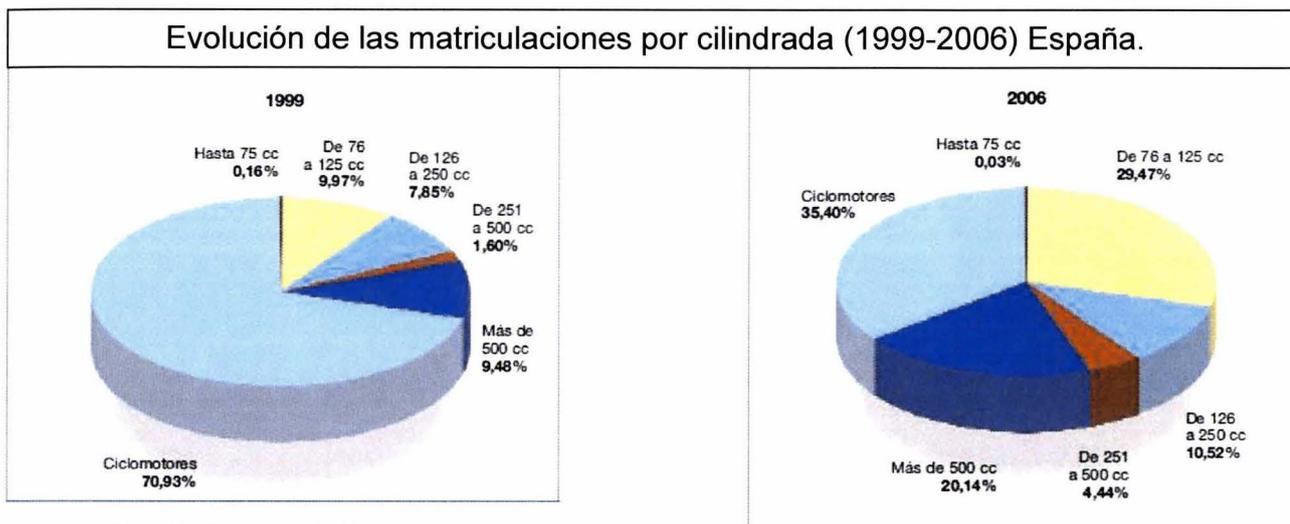
Desde el año 2005, el número de casos investigados con resultado negativo o con una tasa de alcohol inferior a 0,3 gramos/litro se ha mantenido relativamente constante entorno al 60%. Sin embargo, por tipo de droga, puede apreciarse que los positivos de alcohol han descendido más de tres puntos en tres años, pasando de un 34,3% en 2005 al 30,97% registrado en 2008.

Siguiendo con el análisis de las muertes en las carreteras cabe destacar que el número de fallecidos en motocicletas, que ha habido en los últimos años donde ha habido un incremento considerable en nuestro país, y como no en la Comunidad Autónoma Canaria. Ese incremento ha sido de más de 12 puntos en España en el periodo 2000-2007. En el año 2007 de 12.070 accidentes con víctimas en toda España, estuvo implicada al menos una motocicleta frente a los 10.353 en el 2006, lo que supone un aumento del 16,6%, con un saldo de 161 fallecidos y 12.430 heridos entre los ocupantes de este tipo de vehículo. Un 52,6% de estos accidentes ocurrieron en una intersección, mientras que tan solo el 4,1% ocurrieron en una curva.

Por edad, el mayor número de ocupantes de motocicletas involucradas y víctimas corresponden al tramo de edad comprendido entre los 16-44 años, con un 75,8% de ocupantes implicados en un accidente y un 77,4% entre las víctimas.

Ese incremento de víctimas mortales se debe principalmente al aumento de matriculaciones de dichos vehículo concretamente en la cilindrada de más de 500 cc, tal y

como se muestra en el gráfico siguiente, que se ha pasado de un 9,48 % del total de matriculaciones en motos en el año 1999 a un 20,14 %.



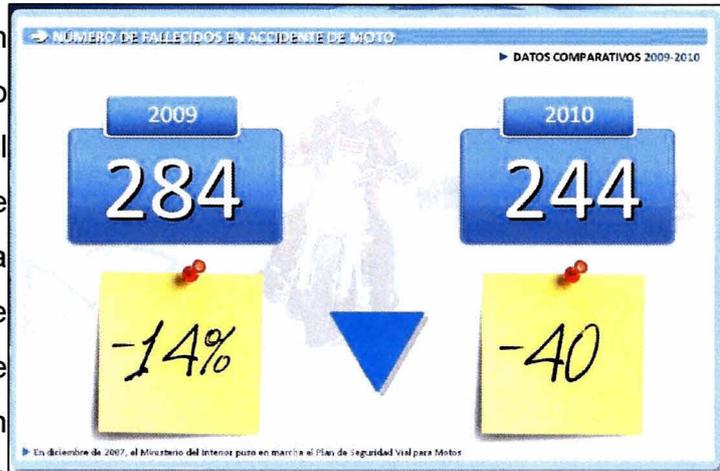
Fuente: Dirección General de Tráfico

El aumento del parque móvil de motocicletas se debe a que los accesos a las ciudades se presentan cada vez con más dificultades de fluidez para la circulación de coches al tener altos niveles de saturación en las horas punta y muchos ciudadanos que viven a kilómetros del centro han encontrado su alternativa en la moto de alta cilindrada. Además son atractivas, entran por los ojos y hasta pueden servir el fin de semana para hacer una escapada con la sensación de libertad, potencia y aire juvenil que proporcionan. Hasta aquí todo parece normal si no fuera porque las motos tienen un riesgo especial y exigen más atención y prudencia en su manejo. Según recientes estudios, el riesgo de fallecer en un accidente de tráfico en moto es 17 veces superior al de fallecer en un turismo.

La Dirección General de Tráfico con el fin de reducir la siniestrabilidad en las carreteras ha elaborado en el año 2007, un informe denominado “Plan Estratégico para la Seguridad Vial de motocicletas y ciclomotores”, en dicho informe, se desprende que el 62% se producen en fin de semana, concentrándose en el domingo por la mañana y el sábado por la tarde, que la edad media de los conductores fallecidos es de 34,6 años, que el 71% de los conductores de motocicleta implicados en accidentes mortales tenían entre 26 y 45 años. Asimismo el 81% de los accidentes ocurren en carreteras secundarias o convencionales, de ellos el 42% de los accidentes mortales son por salidas de vía, y el 64% de las motos implicadas son motos nuevas con menos de 3 años de antigüedad, y un 88% tienen una cilindrada superior a 500cc.

En cuanto a los factores concurrentes, y siempre de acuerdo a los cuestionarios de accidentes, la velocidad inadecuada ha sido un factor que ha estado presente en el 44% de los accidentes mortales de motocicleta en carretera; las infracciones a normas de circulación en un 36% y las distracciones en un 19%.

Sin embargo si analizamos la siniestralidad en el año 2010 fallecieron 244 motoristas, 40 menos que el año anterior, lo que supone una reducción del 14%. Este descenso sitúa la cifra de víctimas mortales a niveles similares a los registrados en 2003, por lo que cabe deducir que la aplicación del Plan de Seguridad Vial de Motos, puesto en marcha por el Ministerio del Interior en diciembre de 2007 sigue dando resultados.



Fuente: Balance de Seguridad Vial 2010.DGT. Ministerio del Interior

En 2009 la cifra ya se redujo en casi un 8%, por lo que es ya el cuarto año consecutivo en que disminuye el número de motoristas muertos, con descenso acumulado desde 2007 de 42,6% (en 2007 hubo 425). Respecto de 2001, la tasa de fallecidos en moto por millón de vehículos de parque se ha reducido notablemente y ha pasado de 156 en 2001 o 154 en 2003 a 93 en 2010.

Por todo lo analizado con anterioridad sobre la siniestralidad en las carreteras, tanto en Europa, España y en la Comunidad Autónoma de Canarias, se ha de destacar que los planes llevados a cabo por la Unión Europea y España se demuestra que la siniestralidad va disminuyendo de forma continua. Entre ellos cabe destacar el Plan Estratégico de Seguridad Vial llevado a cabo por el Gobierno de España (2005-2008) que ha permitido reducir a la mitad, en seis años, el número de fallecidos en accidente de tráfico. Para dar continuidad a esta política, el Consejo Superior de Seguridad Vial aprobó el pasado 23 de noviembre de 2010 la Estrategia de Seguridad Vial para el período 2011-2020, que comprende todas aquellas medidas que van a seguir impulsando y mejorando la actual política de Seguridad Vial con la que se ha conseguido evitar en el periodo 2003-2010 la muerte de 10.000 personas.

## 5.-CONCLUSIONES.

El desarrollo del presente trabajo de fin de grado ha servido para conocer en profundidad como la normativa como los problemas de Seguridad Vial son comunes a todos los países de la Unión Europea, y ésta puede ayudar a los gobiernos nacionales a colaborar e intercambiar datos fomentar una conducción más segura creando una estrategia europea de educación y formación en Seguridad Vial.

Por otro lado se puede llegar a la conclusión que las acciones de la política de Seguridad Vial deben centrarse en los ciudadanos: deben animarlos a asumir su papel como responsables principales de su seguridad y la de los demás. Se observa como la política de Seguridad Vial de la Unión Europea tiene por objeto aumentar el nivel de Seguridad Vial, garantizando así la movilidad limpia y segura de los ciudadanos en Europa. También debe impulsar la igualdad de los usuarios de la carretera concentrando los esfuerzos para mejorar la seguridad de sus usuarios más vulnerables. Por lo tanto, se debe promover la participación de la sociedad civil en la lucha contra los accidentes de tráfico.

Si observásemos el barómetro del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) a marzo del presente año, a la pregunta de cual es el principal problema que existe en España, no aparece en la respuesta la Seguridad Vial, sin embargo a la pregunta de ¿Cuál es el problema que más le afecta al ciudadano? Aparece con un 0.2% la limitación de velocidad. En definitiva a la población española no le preocupa la Seguridad Vial.

Otro de los aspectos en el que España se sitúa por debajo de la media europea es el nivel de vigilancia y control presente en nuestras vías, pese a la opinión generalizada de que en España se imponen demasiadas multas por infracciones de tráfico, nuestro país está dentro de la Europa, como uno de los que menos sanciona a los conductores. Según un estudio realizado por el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre y la Asociación Española de la Carretera (AEC)<sup>25</sup>, países como Francia, Holanda, Reino Unido, Alemania o Austria – algunos de ellos con parques de vehículos inferiores en número al español – presentan una cifra total de sanciones anuales mucho más elevada que la nuestro. Así, mientras que en Austria se realizan al año 0,78 denuncias por cada vehículo que circula y 0,6 en Holanda, en España este dato se sitúa por debajo del 0,1.

---

<sup>25</sup> Estudio de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE y AEC. Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico. 'La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial' Madrid, 30 de mayo al 1 de junio de 2006  
69

En cuanto al futuro, durante los próximos años, el sector viario español y europeo va a seguir viviendo grandes transformaciones gracias al desarrollo de novedosas y efectivas herramientas de prevención de accidentes, tanto para las nuevas carreteras como para los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos. De hecho, ya existe una estrategia para los años 2011 y 2020, para la implantación de medios como el control electrónico de estabilidad, que será obligatorio para turismos, autobuses y camiones para reducir el riesgo de desestabilización o vuelco, los sistemas de advertencia de abandono de del carril obligatorio para camiones y autobuses, etc.

En lo que respecta a nuestras carreteras, los países del entorno de la Unión Europea desde hace una década realizan unas auditorías de las vías. Este tipo de auditorías se utiliza con resultados muy positivos. Y es que, además de reducir la siniestralidad de forma notable, por cada euro invertido en estas auditorías se pueden llegar a ahorrar 11,5 euros en los costes derivados de accidentes. A pesar de sus indudables ventajas, junto a Luxemburgo, España es el único miembro de la Unión Europea que aún no ha puesto en práctica estas auditorías. Por ello, es de esperar que en los próximos años se impulse de forma definitiva el uso de esta herramienta de Seguridad Vial en nuestras carreteras.

Por otro lado el endurecimiento de la legislación ha sido motivado por la realidad diaria de nuestras carreteras, donde cada día se están perdiendo vidas humanas por no ser responsables sus conductores por determinados comportamientos de los mismos. Los vehículos deben ser conducidos por personas responsables y con todas sus capacidades, lo que no es lógico y se escapa al sentido común es que personas con sus capacidades cognitivas mermadas por múltiples factores al final decidan ponerse al volante y hacer peligrar no sólo su vida sino también la de todos los demás. La base de una sociedad son sus valores y su cultura y en la medida en que las personas vayan adquiriendo estas bases habrá una sociedad más sensata y sobre todo más responsable.

Está comprobado que el endurecimiento de las sanciones ha tenido un efecto positivo, puesto que, ha descendido el número de accidentes mortales, lo cual puede considerarse un gran éxito, pero todavía queda camino por andar. Los automovilistas están cada día más concienciados de que no se llega antes al destino por correr más sino por anticipar la salida; Buena culpa de este cambio de percepción la tienen los radares cuya presencia aumenta cada día en nuestras carreteras.

## 6.-REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Ballestín, A. (2008). *“Mesa redonda, Delitos Contra la Seguridad Vial”*. XIII Jornadas Responsabilidad Civil y Seguros. (Zaragoza).
- Cano Campos, T. et al. (2007). *“Derecho penal y seguridad vial”*. (Navarra).
- De Vicente Martínez, R. (2007). *Derecho Penal y Seguridad Vial*. (Madrid).
- De Vicente Martínez, R. (2008) *Derecho Penal de la Circulación. Delitos relacionados con el Tráfico Vial*. (Navarra).
- Magro Servet, V. (2005). *Guía unificadora de criterios en materia de Derecho de la Circulación penal y civil*. (Madrid).
- Rodríguez Fernández, I. (2006). *La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas*. (Granada)
- Rodríguez León, L.C. (2008). *Seguridad Vial: Crónica de una reforma penal*. (Sevilla).

### Textos Legales.

- Constitución Española de 1978.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre).
- Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción (Refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18) Directiva 2009/113/CE de la Comisión de 25 de agosto de 2009 L 223 31 26.8.2009

- Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.
- Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, y el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD Legislativo 339/1990, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías (BOE núm. 55, de 5 de marzo)

## **Enlaces**

<http://www.reicaz.es/agrupcol/comdecir/jornad13/mrdelito.pdf>

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/care\\_reports\\_graphics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports_graphics/index_en.htm)

<http://iabogado.com/guia-legal/su-vehiculo-y-el-trafico/la-alcoholemia/lang/es>

<http://www.suite101.net/content/al-volante-tasa-de-alcoholemia-cero-a7415>

<http://motor.terra.es/ultimas-noticias-actualidad/articulo/pocos-espana-controles-alcoholemia-45958.htm>

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/interactions\\_industry\\_policies/c11566\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/c11566_es.htm)

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/technical\\_implications\\_road\\_safety/l31103a\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/technical_implications_road_safety/l31103a_es.htm)

[http://www.dgt.es/portal/ca/oficina\\_virtual/permiso\\_por\\_puntos/otras\\_administraciones/index.html](http://www.dgt.es/portal/ca/oficina_virtual/permiso_por_puntos/otras_administraciones/index.html)

<http://www2.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/contenidoGenerico.jsp?idDocument=f8873266-163d-11df-b904-cf535f9d1b0b&idCarpeta=df5e87a0-0fcd-11de-9de1-998efb13096d>

[http://www.economiadelasalud.com/Ediciones/41/08\\_pdf/costes.pdf](http://www.economiadelasalud.com/Ediciones/41/08_pdf/costes.pdf)

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/cover\\_and\\_front\\_matter\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/cover_and_front_matter_es.pdf)

<http://www.directseguros.es/empresa/prensa-datos-seguridad.html>

## 7.-ANEXOS

### Anexo I. Tabla de detracción de puntos del permiso de conducción.

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	4
2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	6
4. Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas	6
5. Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	4
6. Sobrepassar en más de un 50 % la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 kilómetros por hora dicho límite máximo	6
7. El exceso en más del 50 % en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 % en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
8. Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50 % o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos	4
9. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4
10. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación	4
11. Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía	4
12. Exceder los límites de velocidad establecidos:	
En más de 40 km/h salvo que esté incurso en lo indicado en el apartado 6	4
En más de 30 km/h hasta 40 km/h	3
En más de 20 km/h hasta 30 km/h	2
13. Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, y en los semáforos con la luz roja encendida	4
14. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida	4
15. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4
16. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
17. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4
18. Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado	4
19. No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación	4
20. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	3
21. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente	3
22. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones en los términos que se determinen regl.	2
23. Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano	2
24. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares	2
25. Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente	2
26. Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente	3
27. Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente	2

## Anexo II. Tabla de detracción de punto por exceso de velocidad.

		Cuadro para excesos de velocidad desde 07/03/2011 (RD 303/2011, de 4 de marzo)													
Límite		30	40	50	60	70	80	90	100	Multa	Puntos	110	Multa	Puntos	
		Exceso velocidad	Grave	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	100	-	111 140	100
-	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	141 150	300	-
51 60	61 70			71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	300	2	151 160	300	2	
61 70	71 80			81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	400	4	161 170	400	2	
71 80	81 90			91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	500	6	171 180	500	4	
Muy grave	81		91	101	131	141	151	161	171	600	6	181	600	6	

CIR	020		5E	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,25 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA	Para conductores en general, pruebas siempre con etilómetros homologados	Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)	25.05.2010		500	4	ALCOHOL	0.2.1	365.5 C.M.	Conductor
CIR	020		5F	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,50 GRAMOS POR 1000 C.C., QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA	Para conductores en general, pruebas siempre con etilómetros homologados	Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)	25.05.2010		500	4	ALCOHOL	0.2.1	365.5 C.M.	Conductor
CIR	020		5G	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,15 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA	para conductores profesionales, de servicio de urgencia, mercancías peligrosas o transportes especiales, novales y pruebas siempre con etilómetros homologados	Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)	25.05.2010		500	4	ALCOHOL	0.2.1	365.5 C.M.	Conductor
CIR	020		5H	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,30 GRAMOS POR 1000 C.C., QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA	Para conductores profesionales, novales, de servicio de urgencia, mercancías peligrosas o transportes especiales	Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)	25.05.2010		500	4	ALCOHOL	0.2.1	365.5 C.M.	Conductor
CIR	021		5A	NO SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN DE LAS POSIBLES INTOXICACIONES POR ALCOHOL	Especificar si el conductor presenta o no síntomas evidentes de estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas, a los posibles efectos penales, o si ha existido infracción, o si se trata de control preventivo	Habrà que tener en cuenta, a efectos de traslado al MP Fiscal, los casos en los que los hechos pudieran ser constitutivos de delito previsto en el art. 383 del Código Penal. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)	25.05.2010		500	6	INVESTIGACIÓN ALCOHOL	0.2.2	365.5 D.M.	Conductor

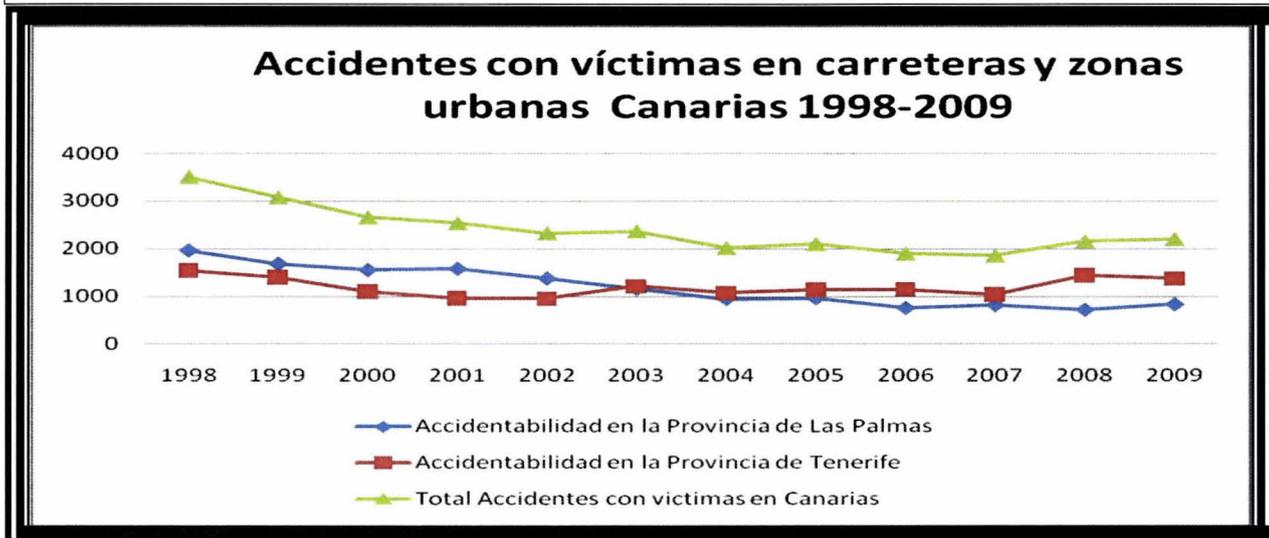
**Anexo III. Tabla de tasas de alcoholemia en el entorno de la Unión Europea.**

<b>País</b>	<b>Tasa de alcoholemia gr/litro (en sangre)</b>
<b>ALEMANIA</b>	0,5
<b>AUSTRIA</b>	0,5
<b>BÉLGICA</b>	0,5
<b>BULGARIA</b>	0,5
<b>CHIPRE</b>	0,5
<b>DINAMARCA</b>	0,8
<b>ESLOVENIA</b>	0,5
<b>ESLOVAQUIA</b>	0,0
<b>ESPAÑA</b>	0,5 La tasa permitida se reduce a 0,3 para conductores de vehículos de PMA superior a 3,5 Tm., Transportes Especiales y Mercancías Peligrosas
<b>ESTONIA</b>	0,0
<b>FRANCIA</b>	0,5
<b>FINLANDIA</b>	0,5
<b>GRAN BRETAÑA</b>	0,8
<b>GRECIA</b>	0,5
<b>HOLANDA</b>	0,5
<b>HUNGRÍA</b>	0,0
<b>IRLANDA</b>	0,8
<b>ITALIA</b>	0,5
<b>LUXEMBURGO</b>	0,8
<b>LETONIA</b>	0,5
<b>LITUANIA</b>	0,4
<b>MALTA</b>	0,8
<b>NORUEGA</b>	0,4
<b>POLONIA</b>	0,4
<b>PORTUGAL</b>	0,2
<b>REPÚBLICA CHECA</b>	0,0
<b>RUMANIA</b>	0,0
<b>SUECIA</b>	0,2
<b>SUIZA</b>	0,8

**Anexo V. Estadísticas de accidentes y mortandad en las carreteras canarias (1998-2009)**

Accidentes con víctimas (Carreteras y zonas urbanas) en Canarias año 1998-2009												
Provincia	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Las Palmas	1965	1686	1555	1580	1379	1162	948	964	756	819	718	832
Tenerife	1547	1396	1104	964	954	1212	1073	1140	1148	1041	1444	1374
Total	3512	3082	2659	2544	2333	2374	2021	2104	1904	1860	2162	2206

Elaboración Propia, Fuente: Istac y DGT



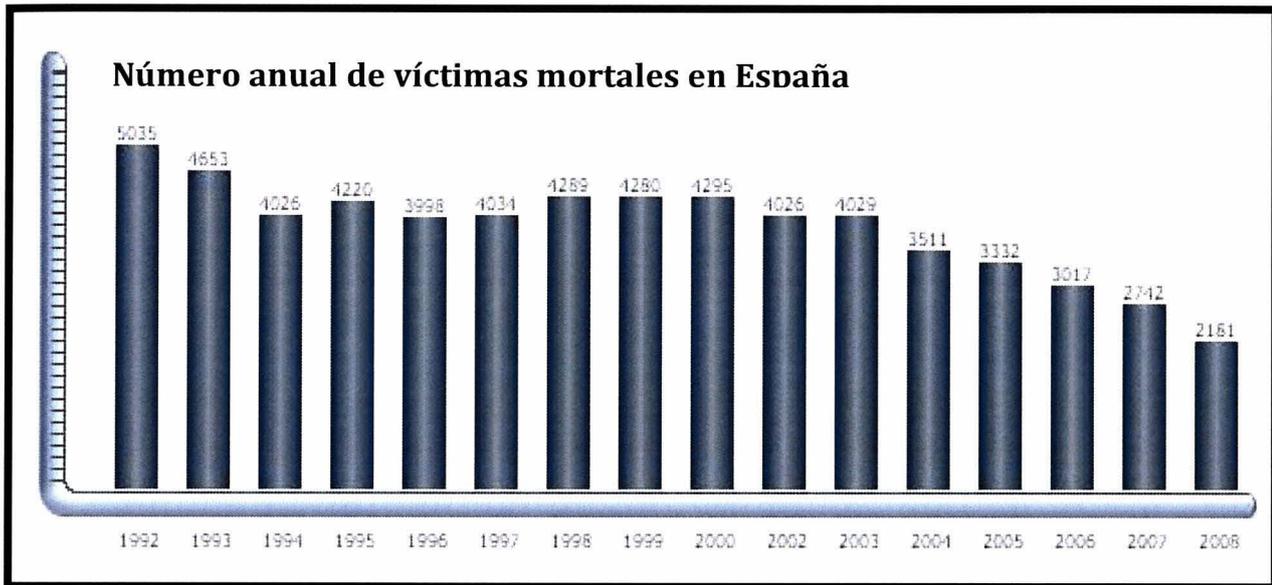
Fallecidos en Canarias por Accidentes de Tráfico año 1998-2009												
Provincia	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Las Palmas	111	122	116	100	89	107	88	83	70	72	41	35
Tenerife	120	79	94	93	87	71	77	74	49	51	44	37
Total	242	195	194	182	194	159	160	144	121	92	85	72

Fuente: Istac y DGT



Fuente: ISTAC y DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO: "Anuario Estadístico de Accidentes".

## Anexo V. Estadísticas de víctimas mortales y accidentes años (1992-2008)



**Fuente:** [www.dgt.es](http://www.dgt.es) "Los accidentes que se tienen en cuenta en esta sección son exclusivamente los accidentes mortales que tienen lugar en la carretera -no se incluyen por tanto los de la zona urbana ni aquellos que tienen como resultado exclusivamente heridos-, considerándose víctima mortal aquella que fallece dentro de las 24 horas siguientes al accidente".



**Fuente:** [www.dgt.es](http://www.dgt.es) Los accidentes que se tienen en cuenta en esta sección son exclusivamente los accidentes mortales que tienen lugar en la carretera -no se incluyen por tanto los de la zona urbana ni aquellos que tienen como resultado exclusivamente heridos-, considerándose víctima mortal aquella que fallece dentro de las 24 horas siguientes al accidente".



**Anexo VII. Estudio realizado por la compañía Direct Seguros sobre siniestrabilidad en las Comunidades Autónomas.**

<b>CC.AA</b>	<b>Frec. Total siniestros</b>	<b>Frecuencia colisión</b>	<b>Frecuencia grave</b>
1º. Madrid	48,20%	17,79%	1,90%
2º. Andalucía	36,40%	17,41%	3,10%
3º. Castilla La Mancha	35,10%	15,01%	0,90%
4º. Extremadura	34,80%	15,12%	1,00%
5º. Castilla y León	33,30%	14,76%	1,50%
6º. Cantabria	32,40%	19,28%	5,70%
7º. Asturias	30,10%	15,93%	3,30%
8º. Cataluña	29,50%	14,14%	3,30%
9º. La Rioja	29,10%	14,30%	4,90%
10º. Galicia	29,00%	17,06%	3,70%
11º. País Vasco	28,80%	13,61%	2,80%
12º. C. Valenciana	28,40%	14,79%	2,70%
13º. Aragón	27,60%	12,36%	1,40%
14º. R. Murcia	26,60%	15,00%	4,10%
15º. Navarra	26,50%	15,39%	1,70%
16º. Islas Baleares	25,30%	15,27%	4,00%
17º. Canarias	24,00%	16,49%	2,20%
ESTUDIO REALIZADO POR DIRECT SEGUROS SOBRE EL TOTAL DE SU CARTERA DE CLIENTES			
<a href="http://www.directseguros.es/empresa/prensa-datos-seguridad.html">http://www.directseguros.es/empresa/prensa-datos-seguridad.html</a>			