



Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho

Grado en Criminología

Título del Trabajo Fin de Grado: Política criminal y delitos contra la seguridad vial

Presentado por:

José Francisco Ruiz Padilla

Tutelado por:

José Mateos Bustamante

Valladolid, julio 2018

INDICE

ABREVIATURAS	5
RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	8
1. SEGURIDAD VIAL	10
1.1. CONCEPTO.....	11
1.2. EL TRÁFICO.....	12
1.3. FACTORES INTERVINIENTES.....	12
1.3.1. Factor humano.....	12
1.3.2. Factor vía.....	14
1.3.3. Factor vehículo.....	15
1.4. ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN LA CONDUCCIÓN.....	19
1.4.1. Alcohol y conducción de vehículos.....	19
1.4.2. Las drogas y la conducción del vehículo.....	24
1.5. VELOCIDAD Y CONDUCCIÓN.....	25
1.6. ACCIDENTE DE TRÁFICO.....	27
1.7. SINIESTRALIDAD VIAL.....	28
1.8. PROBLEMÁTICA SOCIAL.....	28
1.9. PROBLEMÁTICA MUNDIAL.....	30
1.10. COSTES ECONÓMICOS.....	31
1.11. TOLERANCIA CERO.....	33
1.12. CRIMINOLOGÍA VIAL.....	33
1.13. DELINCUENTE VIAL.....	34
1.14. COROLARIO.....	34
2. DERECHO PENAL	36
2.1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.....	36
2.2. LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL.....	37
2.3. EXPANSIÓN DEL DERECHO PENAL.....	39
2.4. DELITOS DE PELIGRO.....	43
2.5. DUALIDAD ENTRE SANCIÓN PENAL Y SANCIÓN ADMINISTRATIVA.....	45
2.6. COROLARIO.....	49
3. ANÁLISIS ESTADÍSTICOS	50

3.1. ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.	51
3.2. FACTORES CONCURRENTES.	57
3.2.1. Velocidad	59
3.2.2. Alcohol y drogas.	59
3.3. JUSTIFICACIÓN DE LAS REFORMAS.	60
3.3.1. Reforma del Código Penal del 2003.	61
3.3.2. Reforma del Código Penal del 2007.	62
3.3.3. Reforma del Código Penal del 2010.	65
3.4. ESTADÍSTICAS JUDICIALES.	66
3.5. ESTADÍSTICAS PENITENCIARIAS	67
3.6. COROLARIO.	73
4. POLÍTICA CRIMINAL.	76
4.1. CONCEPTO.	76
4.2. PROBLEMAS DE POLITIZACIÓN CRIMINAL.	80
4.2.1. Influencia de los medios de comunicación.	83
4.3. FINES DE LA POLÍTICA CRIMINAL.	84
4.3.1. Teorías retributivas.	85
4.3.2. Teoría de la prevención.	85
4.3.2.1. <i>Prevención especial.</i>	86
4.3.2.2. <i>Prevención general.</i>	86
4.3.3. Severidad, celeridad y certeza de la sanción.	87
4.4. POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL.	90
4.5. TEORIA DE LA ACTIVIDAD RUTINARIA ADPATADA A LOS DCSV. . .	94
4.6. ORIENTACIONES DE SEGURIDAD VIAL DE LA UE PARA 2011-2020. .	98
4.7. ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020.	99
4.8. PREVENCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. . .	104
4.8.1. Prevención primaria.	104
4.8.2. Prevención secundaria.	104
4.8.3. Prevención terciaria.	105
4.9. PROSEVAL.	105
4.10. INFORME CRIMINOLÓGICO FORENSE.	106
4.11. MÉTODOS PARA COMBATIR LOS DCSV.	107
4.12. COROLARIO.	110
5. CONCLUSIONES	113
6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.	117

ABREVIATURAS

AEC: Asociación Española de Carretera

AP: Audiencia Provincial.

Art.: Artículo.

BJP: Bien Jurídico Protegido

BOE: Boletín Oficial del Estado.

Cap.: Capítulo.

CE: Constitución Española.

CP: Código penal.

DCSV: Delitos contra la seguridad vial.

DGT: Dirección General de Tráfico.

Ed.: Edición.

FGE: Fiscalía General de Estado.

FSV: Fiscalía de Seguridad Vial.

INTCF: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Km/h: Kilómetro por hora.

LECrim.: Ley de Enjuiciamiento Criminal.

LO: Ley orgánica.

LSV: Ley de seguridad vial: por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Mg/L: miligramos por litro.

Mir: Ministerio del Interior.

Núm: Número.

Ob. cit.: Obra citada.

OMS: Organización mundial de la salud.

Pág. /págs.: página/páginas.

PGE: Presupuesto Generales del Estado.

PROSEVAL: Programa de intervención psicoeducativa en seguridad vial.

RAE: Real Academia Española.

RD: Real Decreto.

RECPC: Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología

RG: Reglamento General de Circulación.

RGCond: Reglamento General de Conductores.

RJUAM: Revista Jurídica De La Universidad Autónoma De Madrid.

S/d: sin datos.

Sec: Sección.

SEOPAN: Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras.

SS.: Siguietes.

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional.

STS: Sentencia Tribunal Supremo.

TALTCVMSV: Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. RDL 339/90 de 2 de marzo.

TAR: Teoría de la actividad rutinaria.

TASEVAL: Talleres de seguridad vial.

TBC: Trabajos en beneficios de la comunidad.

TRLTCVMSV: Texto refundido de la ley de tráfico, circulación de vehículo a motor y seguridad vial. RDL 6/2015 del 30 de octubre.

Vid.: Véase.

Vol.: Volumen.

RESUMEN

La seguridad vial representa un problema de orden mundial, pues evitar los accidentes de tráfico se convierte en un imperativo en la agenda política del Gobierno. En este trabajo se describirán las distintas herramientas que dispone el Estado para combatir esta preocupación de gran envergadura social, de entre ellas (debido a la repercusión mediática), el Derecho Penal, que ha alcanzado gran protagonismo, pues numerosos grupos de presión demandan su intervención para solucionar esta lacra social que atenta contra la salud pública.

Esta investigación se centra en recopilar datos estadísticos y poder corroborar si el Código Penal y sus posteriores reformas han sido eficaces para lidiar con este problema comunitario, además, se detallará el procedimiento a seguir para elaborar Políticas Públicas, donde además del Derecho Penal existe un amplio catálogo de instrumentos para bregar con los factores que propician este tipo de delincuencia, donde el criminólogo y demás expertos en la materia alcanzan gran protagonismo, aunque a veces se obvia sus informes en detrimento de una política electoralista.

Palabra clave: delitos contra la seguridad vial, estadísticas víctimas en accidentes de tráfico, política criminal, criminología vial, prevención, TASEVAL, PROSEVAL.

ABSTRACT

Road safety represents a world-wide problem, since avoiding traffic accidents becomes an imperative in the Government's political agenda. This paper will describe the different tools available to the State to combat this concern of great social importance, among them (due to the media impact), Criminal Law, which has achieved great prominence, as many lobbyists demand their intervention to solve this social problem that threatens public health.

This research focuses on compiling statistical data and being able to corroborate whether the Penal Code and its subsequent reforms have been effective in dealing with this community problem, in addition, it will detail the procedure to be followed to elaborate Public Policies, where in addition to Criminal Law there is a broad catalog of instruments to deal with the factors that foster this type of crime, where the criminologist and other experts in the field achieve great prominence, although sometimes their reports are ignored to the detriment of an electoral politics.

Keyword: crimes against road safety, statistics victims in traffic accidents, criminal policy, road criminology, prevention, TASEVAL, PROSEVAL.

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, la seguridad vial está presente en la agenda política de la mayoría de los países, siendo un problema de primer orden reducir las cifras de siniestralidad vial que ocasionan pérdidas de numerosas vidas y conllevan un enorme coste económico a los Estados.

Mi trabajo como policía, donde ocupé gran parte de mi tiempo en prevenir los delitos contra la seguridad vial y mi pasión por “la seguridad vial”, me ha llevado a elegir este tema como trabajo de fin de grado (en adelante TFG). Como Policía Local en activo que soy, y antes de cursar los estudios en Criminología, mis nociones en la delincuencia vial eran estrictamente jurídica, me limitaba a seguir la norma sin cuestionar su efectividad y, como otros compañeros, veíamos en el Derecho Penal la única solución para combatir esta terrible lacra (accidentes de tráfico) incluso, llegando a pensar (como lo hacen muchos ciudadanos), que el Derecho Penal debía endurecer aún más las penas a los infractores viales. Sin embargo, con el transcurso del tiempo observaba a ciudadanos, a los que les había imputado un delito por conducir habiendo superado la tasa de 0.60 mg/l de alcohol en aire espirado, reincidiendo en la misma conducta, incluso, agravándose por el hecho de seguir circulando sin un permiso de conducir válido al habérselo retirado por decisión judicial o por pérdida de puntos, lo que hizo cuestionarme la eficiencia de mi trabajo y sembró en mí, el deseo de conocer qué podía motivar a una persona a seguir infringiendo la ley de forma reiterada.

Por este motivo, inicié los estudios en criminología y ahora, con más conocimiento sobre la materia, me encuentro facultado para realizar este TFG donde analizo los delitos contra la seguridad vial (en adelante DCSV) desde una perspectiva político criminal.

Este TFG se inicia con una introducción en la seguridad vial, donde se pone gran énfasis la importancia de esta materia en nuestra actual sociedad, continuando con una breve exposición de los DCSV desde el punto de vista jurídico-dogmático, sin embargo, he tenido que resumirlo ampliamente pues extendía de forma considerable este TFG y a mi parecer, este tema no es el objeto principal del estudio careciendo de la necesidad de dilatar la obra.

Llegado al ecuador del trabajo me planteo si la extensión del Derecho Penal a la parcela de la seguridad vial es adecuado o no, la opinión de la doctrina es dispar, por ello he tratado de recoger los datos de las cifras de siniestralidad vial de los últimos años, así como acceder a las estadísticas penitenciarias y judiciales para demostrar si con el trascurso del tiempo y los cambios en el Derecho Penal, principalmente con la reforma acontecida en el

año 2007 en nuestro vigente código penal, se ha conseguido reducir la delincuencia vial y el número de víctimas resultantes de los accidentes de tráfico. Éste, es uno de los objetivos del trabajo, realizar un minucioso estudio estadístico que constituya los cimientos de esta investigación para poder emitir un juicio con fundamento, el otro objetivo, es estudiar las distintas políticas públicas llevada a cabo en el sector de la seguridad vial y tratar de comprender la motivación que lleva a estos delincuentes viales a transgredir la norma, así como repasar las medidas más adecuadas para evitar la delincuencia vial.

La metodología empleada para la confección de este trabajo ha sido la lectura y análisis de diferentes artículos, libros, revistas y fuentes estadísticas sobre la materia, a la que he accedido a través de buscadores tales como GOOGLE ACADÉMICO, SCOPUS, CRAI, la base de bibliografía conocida como DIALNET y EL CATÁLOGO ALMENA de la UVA, así como la consulta de diversos libros en la biblioteca de derecho de la UMA. Para informarme de los datos estadístico, he accedido a la web oficial de la DGT, Ministerio Fiscal, Instituciones Penitenciarias y el INE, empleando el programa Excel para confeccionar varias gráficas.

1. SEGURIDAD VIAL

En este primer bloque se pretende introducir las nociones básicas para la comprensión de un gran problema que actualmente tiene la sociedad como son los accidentes de tráfico y las consecuencias tanto personales (muertes, mutilados y traumas psicológicos) como sociales (pérdida de personal cualificado y costes tanto médico como por indemnizaciones económicas...). No es una preocupación únicamente de nuestro País, como veremos a continuación, pues según los datos de la OMS 2012¹, es una de las principales causas de defunción en el mundo, ocupando el noveno lugar con 1,3 millones de fallecidos al año. En 2015 se ha mantenido estas cifras a diferencia de otras enfermedades en las que sí se ha podido reducir la tasa de mortalidad.² Por este motivo y con el objeto de regular el tráfico rodado y disminuir accidentes surgió la disciplina **seguridad vial**, la cual es el propósito de análisis en este primer bloque.

Se analizan los diversos factores presentes en el tráfico y que sólo o combinados propician la aparición de los accidentes de tráfico, también llamado en otros países accidente de tránsito y que como veremos en los siguientes apartados, se recoge en un término más amplio “siniestros viales”.

Dado el fin de nuestra investigación, “política criminal y delitos contra la seguridad vial”, se ha hecho hincapié en el estudio de elementos como la velocidad, el consumo de alcohol y drogas, los cuales son factores que influyen negativamente en la conducción de vehículos estando presentes en un gran número de víctimas de siniestros viales.

Por último, debido a la magnitud y extensión de este problema, recientemente ha surgido una nueva disciplina “la criminología vial” cuyo fin es la prevención de los delitos contra la seguridad vial, actuar con el delincuente para su reinserción vial con el fin de que éste pueda volver a circular por las carreteras sin que suponga un peligro potencial para los demás usuarios que comparten estos espacios, y finalmente, tratar de restaurar a la víctima al estado anterior al accidente, tarea muy difícil, pues las secuelas físicas y psicológicas siempre estarán presentes. Dentro de esta disciplina tiene gran importancia establecer perfiles de delincuentes viales, pues de esta manera podremos actuar sobre ellos y prevenir futuros accidentes.

¹ Vid <https://www.vix.com/es/btg/curiosidades/8297/las-10-principales-causas-de-muerte-a-nivel-mundial-segun-la-oms>

² Vid <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/es/>

1.1. CONCEPTO

El término “**seguridad vial**” no aparece en la RAE, si bien, es posible hallar ambos términos por separado, así, el vocablo “seguridad” proviene del latín *securitas* y significa cualidad de seguro. Si buscamos la expresión seguro en la RAE, ésta la describe como aquello libre y exento de riesgo. Por otro lado, la segunda palabra “vial”, también proviene etimológicamente del latín, de *vialis*, que significa perteneciente o relativo a vía.

Haciendo una búsqueda en la Wikipedia³ podemos encontrar una definición más completa de la seguridad vial, la cual, consiste en *la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito*. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre. Otro término más completo es el que define seguridad vial como las reglas y actitudes que son necesarias para estar seguro si la persona está manejando algún vehículo o caminando en una vía.

Otro concepto de seguridad vial es el de la **prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas**.⁴

Por tanto, el concepto de seguridad vial se entiende como como una protección en la vía encaminada a la prevención de siniestros viales y cuyo principal fin es la protección de la vida en integridad de las personas, sin olvidar que también participan objetos y animales.⁵

Actualmente, la seguridad vial se acuña con el término tolerancia cero, mediante la persecución de aquellos conductores que ponen en peligro la seguridad de los demás.⁶

En resumen, el fin de la seguridad vial es la no producción de accidentes, y para ello se establece un conjunto de normas que pretende organizar el tráfico rodado de forma que los usuarios de las vías de comunicación puedan hacer uso de ella de forma efectiva y eficiente siendo el derecho administrativo el encargado de su regulación. Sin embargo, cuando ciertas conductas infractoras rebasan el nivel de tolerancia permitido revistiendo con ello un peligro inadmisibles para la sociedad, entonces entra en juego el Derecho Penal con una triple función: retributiva, preventiva y resocializadora.

³ https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial

⁴ PÉREZ PORTO J. y MERINO M. Publicado: 2008. En <https://definicion.de/seguridad-vial/>

⁵ CARRERAS ESPALLARDO J. A. (2013): *Perito judicial en la reconstrucción de accidentes de tráfico*. Segunda edición.

⁶ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. (2016). *Criminología vial*. Edición Grupo criminología y justicia, pág. 9.

1.2. EL TRÁFICO

Desde una perspectiva física, el tráfico puede definirse como el desplazamiento de personas, animales y vehículos por las carreteras, calles y caminos. Desde el punto de vista jurídico, el tráfico es el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías de uso público sin más limitaciones que la establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.⁷

1.3. FACTORES INTERVINIENTES

Los factores que intervienen en el tráfico son tres: el **factor humano**, el **factor, vehículo y el factor vía y su entorno**. Todos estos factores son elementos que pueden dar origen a la producción de un accidente de tráfico, bien por sí solos o combinándose entre ellos. No obstante, el peso de cada factor no es el mismo ya que existe una preminencia de unos sobre otros, pues la vía se acondiciona al vehículo y éste se adapta para que el hombre conduzca quien será el protagonista en última instancia.

De esto se deduce que, tanto la vía como el vehículo son instrumentos desarrollados por el hombre que lo utiliza en su beneficio y provecho, destacando como elemento principal, el factor humano, que además tiene la capacidad de adaptar su comportamiento a la forma más conveniente de acuerdo con la situación y circunstancias de las otras dos, al objeto de redundar en la mayor seguridad vial.

Los datos estadísticos reflejan que el factor humano está presente en torno al 80-90% de los accidentes de tráfico, seguido del factor vía sobre un 5% y finalmente los fallos técnicos del vehículo se encuentran próximos al 2%. El resto serían combinaciones de estos factores.⁸

1.3.1. Factor humano.

Es el hombre como peatón, viajero o conductor el elemento principal de la circulación. Su formación, destreza, habilidad, aptitud y actitud que tome cuando utilice la vía pública serán elementos esenciales que marcarán la posibilidad o no de producir un accidente de tráfico.

Además, es quien debe tener el dominio del vehículo en todo momento y adaptarlo a las circunstancias de la vía, por este motivo es el factor principal cuando se produce un accidente de tráfico, pues, aunque la vía no se encuentre en buen estado o las condiciones meteorológicas sean adversas, el conductor es quien, en última instancia, tiene el dominio de

⁷ CARRERAS ESPALLARDO J. A. (2013) ...ob. cit. Pág. 7

⁸ CARRERAS ESPALLARDO J. A. (2013) ...ob. cit. Pág. 76 y 77.

la acción, por este motivo ha de adaptar la velocidad de su vehículo al resto de condiciones para tratar de evitar un accidente. Otro ejemplo sería el conductor que circula en poblado debe prever que puede cruzar un peatón cuando se aproxima a un paso de peatones, a las proximidades de un colegio... por tanto, se le exige que adapte su conducción a los imprevistos que puedan surgir a fin de poder detener la marcha del vehículo ante una situación repentina.

Aunque nos hemos referido al conductor, también hay que destacar la conducta de los demás usuarios de la vía, pues tan importante es quien conduce un vehículo como quien transita por las calles, caminos y carreteras, pues a éste, también se le exige unas obligaciones como usuario de la vía a fin de que todos puedan disfrutar de la libre circulación, derecho recogido constitucionalmente⁹. Para garantizar este derecho y hacer del tráfico una práctica segura, los poderes públicos se encargan de regular su adecuada utilización mediante leyes, así como formularán políticas viales para reducir las cifras de accidentes en carretera.

Entre las causas que provocan accidentes de tráfico y que pueden atribuirse al hombre pueden citarse: físicas o fisiológicas, psicológicas (problemas de atención, temeridad, alteraciones en la percepción del riesgo...), trastorno psicofísico transitorio (estrés, sueño, drogas, alcohol, fármacos), inexperiencia, errores en la toma de decisiones, etc.

Según un informe realizado por las policías tomando una muestra de accidentes con víctimas, los factores que inciden en la seguridad son: la distracción (25,0%), **la velocidad inadecuada (19,2%)**, no mantener intervalo de seguridad (15,0%), no respetar las normas de prioridad (12,9%) y el consumo de **alcohol (10,4%)**.¹⁰ Por otro lado, el balance de seguridad vial 2017¹¹, estima que los factores más contribuyentes en los accidentes mortales y graves son: la conducción distraída (32%), **velocidad inadecuada (26%)**, cansancio o sueño (12%), **alcohol (12%) y drogas (11%)**.

En el año 2016, el total de denuncias de la DGT fue de 4.387.229, de éstas, el 66% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.¹²

Se desprende con estos datos, que el alcohol, las drogas y la velocidad son factores de riesgo entre las causas de accidentes de tráfico.

⁹ Art. 19 Constitución Española.

¹⁰ DGT. *Las principales cifras de siniestralidad. España 2016*, pág. 12.

¹¹ DGT. *Balance de seguridad del 2017*, pág. 17.

¹² DGT. *Las principales cifras de siniestralidad. España 2016*, pág. 13.

1.3.2. La vía

Tiene como peculiaridad, la de ser un elemento que perdura bastante en el tiempo debido a que requiere una gran inversión económica y un largo tiempo para su construcción. Aunque no es el elemento principal en la producción de los accidentes, es indudable que sus mejoras ayudarán a reducir los accidentes y aumentarán la seguridad de los conductores y viandantes.

El inconveniente que presenta las redes viales actualmente es la desproporción de las mismas en comparación al progreso y crecimiento de los automóviles, pues resultan en ocasiones diseñadas para un menor flujo de vehículos y para vehículos con escasa velocidad.¹³ A pesar del esfuerzo económico en mejorar la red viaria todavía queda numerosas carreteras antiguas en nuestro país, aun se necesita un esfuerzo no solo para acondicionar las carreteras a la realidad actual de los vehículos a motor, también hay que mejorar las señalizaciones y demás elementos de protección de la vía, pues de ello, depende evitar más muertes en las carreteras.¹⁴

No obstante, según un informe presentado en julio del 2017 por AEC y SEOPAN, concluye: que se podría reducir las víctimas en accidentes de tráfico mediante una mayor inversión económica. El estudio estima que con una inversión de 730 millones de euros en un total de 1.121 kilómetros de carreteras convencionales se lograrían evitar 69 fallecidos y 212 heridos en tres años.

Para los 19 tramos de carretera con elevada accidentalidad por salida de vía, se propone como solución diseñar *carreteras que perdonan* los errores humanos durante la conducción. Estas carreteras permitirían disminuir la probabilidad de accidente, generando un entorno más seguro para los usuarios a través de la delimitación de los márgenes de las carreteras o mejoras de la adherencia del pavimento, al tiempo que podrían reducir las consecuencias de los siniestros, dotando a la carretera de una “zona de seguridad” en su

¹³ CARRERAS ESPALLARDO J. A. (2013) ...ob. cit. Pág. 106.

¹⁴ En este sentido el Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 7 de Málaga ha dictado una sentencia en la que acuerda que el Ayuntamiento de la localidad malagueña de Vélez-Málaga indemnice con 52.724 euros a los padres y con 9.586 euros al hermano de un joven fallecido en accidente de moto ocurrido cuando circulaba por una carretera de dicho municipio que se encontraba en "pésimo estado de conservación condenan a indemnizar a familiares de un joven fallecido en un accidente en Vélez en una vía en mal estado.

La demanda se basó en el deficiente estado de conservación de la vía por la que circulaba el joven. Leer más: <http://www.europapress.es/sociedad/noticia-condenan-indemnizar-familiares-joven-fallecido-accidente-velez-via-mal-estado-20180405181701.html>.

margen, suavizando las pendientes de los taludes laterales y eliminando o protegiendo, según el caso, los obstáculos laterales del borde de la calzada.

Para los 42 tramos de vía de *especial peligrosidad* se proponen mejoras relacionadas con la seguridad vial, distinguiéndose entre medidas de bajo coste (instalación de bandas sonoras, limitación de adelantamientos o señalización inteligente en cruces peligrosos) y medidas de mayor envergadura (por ejemplo, la ejecución de circunvalaciones en poblaciones, que reducirían, de media, un 25% los accidentes con víctimas).

Para los 12 tramos de vía con accidentalidad por impacto frontal y fronto-lateral se propone implantar *carreteras 2+1*, desarrolladas con éxito en Alemania, Finlandia y Suecia, donde la ratio de accidentalidad se ha reducido entre el 22% y 55%, respectivamente. Ésta última sería una medida continua y, las dos primeras, medidas puntuales.¹⁵

Es evidente que hay una **relación inversamente proporcional entre la inversión en mejoras viales y el número de accidentes**, sin embargo, hay que lamentar la reducción de un 4.3% en la inversión en carreteras y seguridad vial correspondiente a los PGE 2018 según informa AEC.

1.3.3. El vehículo

Los dos factores que explican las causas principales de los problemas que suponen los vehículos dentro de la fenomenología vial son: su aumento creciente y su envejecimiento.

En los últimos tiempos se ha incrementado el número de vehículos hasta cifras que rebasan las capacidades de las vías, si en el año 1990 había más de 15 millones de vehículos, hoy en día se duplica estas cifras, además, se ha experimentado una gran variedad en cuanto a modelos y características técnicas, algunos de ellos permiten alcanzar velocidades muy por encima de las permitidas, lo que plantea un debate si es necesario fabricar vehículos que alcancen estas velocidades cuando tanto la legislación administrativa como la penal imponen unas limitaciones.

A continuación, se exponen una tabla con la evolución del parque de vehículos, tanto de turismos como del resto de vehículos. Puede observarse que, aunque para años puntuales hay un retroceso, la **tendencia en general es al crecimiento de vehículos**.

¹⁵ Vid el trabajo, titulado *Seguridad en carreteras convencionales: un reto prioritario de cara al 2020*.

Parque de vehículos por tipos:

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semi-remolques	Otros vehículos	TOTAL
1990	2332928	45767	11995640	1073457	68157	.	180766	15696715
1991	2495226	46604	12537099	1174420	73203	.	201844	16528396
1992	2649596	47180	13102285	1251879	76595	.	219668	17347203
1993	2735144	47028	13440694	1278695	77466	.	230870	17809897
1994	2825747	47088	13733794	1287850	80003	.	244442	18218924
1995	2936765	47375	14212259	1301180	87481	.	262185	18847245
1996	3057347	48405	14753809	1308208	94557	.	279778	19542104
1997	3205974	50035	15297366	1326333	104121	.	302579	20286408
1998	3393446	51805	16050057	1361155	116305	.	333725	21306493
1999	3604972	53540	16847397	1403771	130216	.	371298	22411194
2000	3780221	54732	17449235	1445644	142955	243314	168114	23284215
2001	3949001	56146	18150880	1483442	155957	265495	188950	24249871
2002	4091875	56953	18732632	1517208	167014	287220	212830	25065732
2003	4188910	55993	18688320	1513526	174507	306842	241354	25169452
2004	4418039	56957	19541918	1612082	185379	330933	287333	26432641
2005	4655413	58248	20250377	1805827	194206	353946	339259	27657276
2006	4910257	60385	21052559	2058022	204094	380147	388597	29054061
2007	5140586	61039	21760174	2311346	212697	404859	427756	30318457
2008	5192219	62196	22145364	2500819	213366	418629	436631	30969224
2009	5136214	62663	21983485	2606674	206730	412840	447363	30855969
2010	5103980	62445	22147455	2707482	199486	414673	450514	31086035
2011	5060791	62358	22277244	2798043	195960	415568	459117	31269081
2012	4984722	61127	22247528	2852297	186964	410369	460196	31203203
2013	4887352	59892	22024538	2891204	182822	407847	463181	30916836
2014	4839484	59799	22029512	2972165	186060	413155	475872	30976047
2015	4851518	60252	22355549	3079463	195657	426510	420734	31389683
2016	4879480	61838	22876830	3211474	207889	443598	425411	32106520

Fuente: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/parque-vehiculos/series-historicas/>¹⁶

¹⁶ Para determinar la antigüedad del parque de automóviles resulta fundamental realizar las siguientes observaciones:

Por otra parte, la antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo para la seguridad vial, al carecer éste de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso. El riesgo de fallecer o resultar herido hospitalizado se incrementa con la antigüedad del vehículo, por este motivo se implantó los planes *renove* y *prever* a fin de rejuvenecer el parque automovilístico, aunque sigue siendo de los más viejos de Europa.¹⁷

Para comparar la mortalidad y las lesiones de gravedad según la antigüedad del vehículo en accidentes de tráfico, se obtienen las tasas de incidencia como cocientes entre el número de fallecidos (o el número de heridos hospitalizados) y el número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además, con los casos disponibles no se puede asegurar consistencia en la obtención de las tasas de incidencia para todos los tipos de vehículos (por el escaso número de efectivos), motivo por el que el análisis se ha restringido exclusivamente a turismos, diferenciando la vía donde ha ocurrido el accidente.

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos hospitalizados
Autopista y autovías	<i>De 0 a 4 años</i>	0,49	2,04
	<i>De 5 a 9 años</i>	0,55	2,40
	<i>De 10 a 14 años</i>	0,77	2,45
	<i>De 15 a 19 años</i>	0,97	3,93
	<i>De 20 y más</i>	1,18	2,9
Convencional	<i>De 0 a 4 años</i>	1,33	5,52
	<i>De 5 a 9 años</i>	1,29	6,54
	<i>De 10 a 14 años</i>	2,62	8,99
	<i>De 15 a 19 años</i>	3,93	13,18
	<i>De 20 y más</i>	4,72	14,99
Vías urbanas	<i>De 0 a 4 años</i>	0,26	1,64

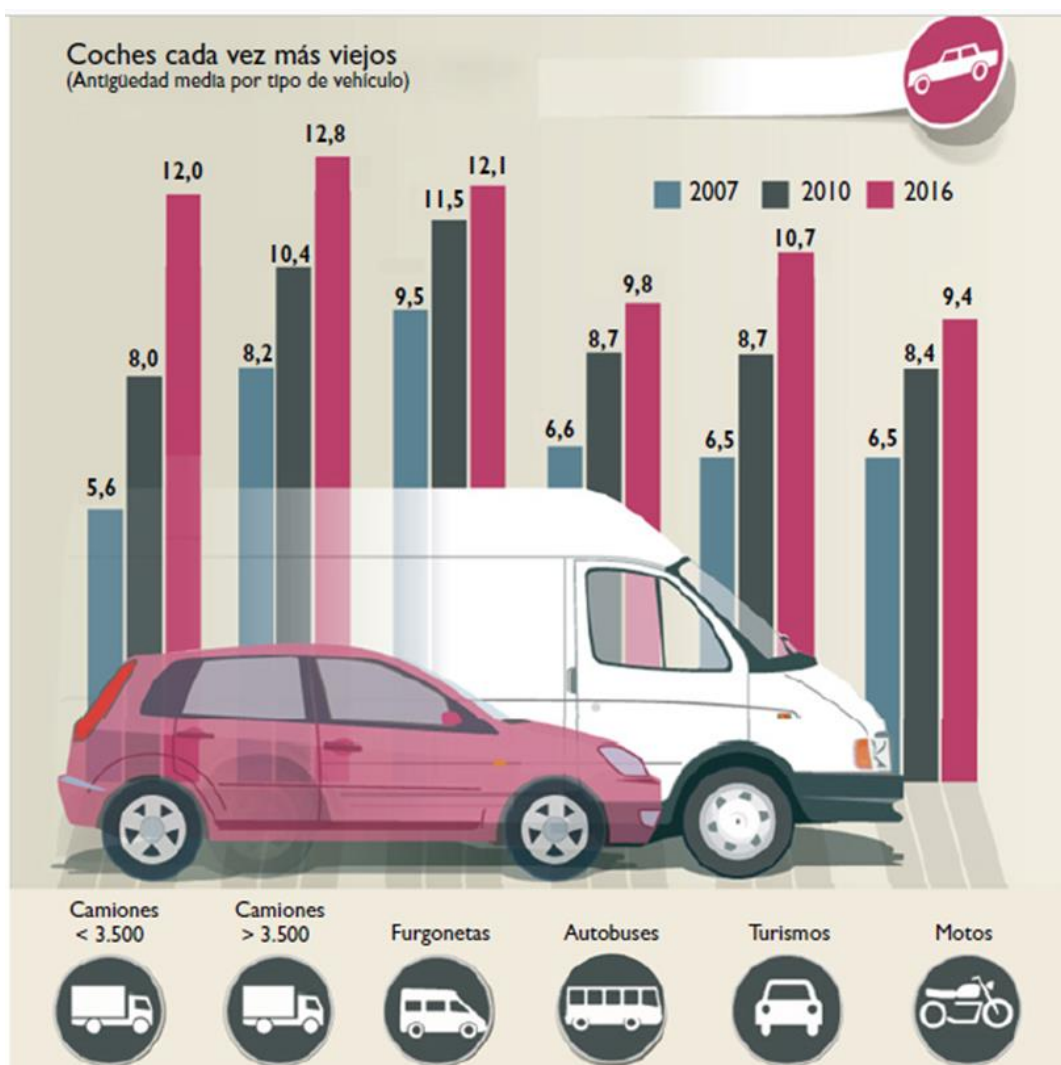
1. Se excluyen del cálculo de la antigüedad del parque los ciclomotores, dado que su matriculación no fue obligatoria hasta el 27 de julio de 1999, fecha de la entrada en vigor del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/98) y que el último plazo para la matriculación de ciclomotores usados finalizó el 27 de enero de 2002.

2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus propietarios y por tanto las cifras del parque están sobrestimadas, siendo mayor dicha sobreestimación cuanto más antiguos sean los vehículos.

¹⁷ CARRERAS ESPALLARDO J. A. (2013) ...ob. cit. Pág. 100.

	<i>De 5 a 9 años</i>	0,16	1,90
	<i>De 10 a 14 años</i>	0,36	2,45
	<i>De 15 a 19 años</i>	0,50	2,82
	<i>De 20 y más</i>	0,82	2,73
Todas las vías	<i>De 0 a 4 años</i>	2,11	9,20
	<i>De 5 a 9 años</i>	2,00	10,84
	<i>De 10 a 14 años</i>	3,75	13,88
	<i>De 15 a 19 años</i>	5,40	19,92
	<i>De 20 y más</i>	6,72	20,62

Tabla elaborada a partir de los datos de la DGT "Principales cifras de siniestralidad en España"



Fuente: DGT: Principales cifras de siniestralidad. España 2016.

En el gráfico se observa que la antigüedad media (años) de los vehículos en el 2016 fue superior a los años precedentes. En cuanto a las estadísticas de la DGT, **hay una correlación positiva en todos los tipos de vías entre la antigüedad del Turismo y la**

tasa tanto de fallecidos como de heridos hospitalizados, siendo notablemente superiores cuando el vehículo supera los 10 años de antigüedad. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de vías.¹⁸

1.4. ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN LA CONDUCCIÓN

1.4.1. Alcohol y conducción de vehículos

El alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad. Según los datos de la DGT, el alcohol está implicado entre el **30 y el 50%** de los accidentes mortales, lo que lo convierte en uno de los principales factores de riesgo en la conducción.

Según los datos del INTCF en 2015, el 29% de los conductores y el 21% de los peatones fallecidos superaron los límites de alcohol en sangre. Con esto no quiero decir que si una persona bebe y conduce vaya a sufrir un accidente de tráfico, pero si puede llegar a pensar en repetir la acción si considera que no hubo peligro, siendo cuestión de tiempo y probabilidades el resultado de un trágico desenlace.¹⁹

En 2016 más de 100.000 conductores dieron positivo en controles de alcohol y drogas realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policías Locales y Policías Autonómicas. Estos conductores desconocen que beber alcohol multiplica por nueve el riesgo de sufrir un accidente y que fumar tres porros lo multiplica por siete, pero no parece importarle mucho, ya que doce de cada cien conductores, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) dan positivo, ocasionando graves problemas en la conducción.

En España, como todos sabemos, está prohibido conducir con una tasa de alcoholemia por encima de los 0,5 gr/l de alcohol en sangre (0,25 mg/l en aire espirado), una cantidad que se reduce a 0,3 gr/l (0,15 mg/l) en el caso de conductores noveles y profesionales. Superar esta tasa en más de 0,25 gr/l y hasta 0,50 mg/l conlleva una sanción administrativa de 500 euros y 4 puntos menos en el carnet de conducir. Por encima de esa cifra la multa aumenta a los 1.000 euros y 6 puntos de retirada. Como novedad, desde mayo de 2014, a los conductores reincidentes que hubieran sido sancionados por

¹⁸ DGT. *Las principales cifras de siniestralidad. España 2016*. Pág. 134.

¹⁹ DGT. *El alcohol y la conducción*, catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es> pág. 8 y ss.

exceder la tasa máxima en el año inmediatamente anterior se le aplicará una sanción de 1.000 euros y la retirada de 4 o 6 puntos (en función de la tasa dada).

La experiencia profesional nos dice que quien bebe y conduce tiene muchas posibilidades de sufrir o causar accidentes. El alcohol produce alteraciones muy evidentes en su comportamiento y afecta a casi todas las capacidades psicofísicas necesarias para una conducción segura.

A partir de una alcoholemia de 0,5 g/l los efectos del alcohol son evidentes para la gran mayoría de las personas. Además, por debajo de la tasa legal el conductor no suele ser consciente del riesgo al que se expone y no toma las precauciones adecuadas, por lo que puede aumentar su nivel de tolerancia al riesgo.

Los efectos que el alcohol puede producir en el conductor son muy numerosos y muy variados en función del nivel de alcoholemia. Sin embargo, a continuación, destacaremos únicamente las alteraciones más habituales y más peligrosas para la conducción de vehículos que pueden producirse con el consumo de alcohol.

Una persona que ha bebido alcohol mostrará los siguientes comportamientos:

- **Infraevalora los efectos** y las alteraciones que el alcohol tiene sobre su rendimiento en la conducción (por ejemplo, el típico “yo controlo”).
- Suele tener una **falsa seguridad** en sí mismo y sobrevalora su capacidad para la conducción, lo que le llevará a tolerar un mayor nivel de riesgo.
- **Disminuye** su sentido de la **responsabilidad** y de la prudencia.
- Puede **aumentar** las **conductas impulsivas**, agresivas y descorteses.
- Comete muchas más **infracciones**.
- Se reduce el número de movimientos oculares y estos son más lentos, por lo que recogemos **menos información del entorno** y esta es de peor calidad.
- Se **perciben peor las luces y las señales**, especialmente cuando estas son de color rojo.
- Se **deteriora la convergencia ocular**, necesaria para calcular correctamente las distancias.
- Es más **difícil calcular adecuadamente la velocidad** propia y la de los otros usuarios de la vía.

- Aparecen problemas de acomodación ocular a los cambios de luz, por lo que se pueden producir **deslumbramientos** con mayor facilidad.
- El **campo visual se reduce**, por lo que el efecto de visión en túnel puede producirse con más intensidad.
- La **fatiga ocular** puede aparecer con facilidad y se producen problemas para mantener la concentración visual.
- La **capacidad para atender a dos fuentes de información a la vez queda gravemente alterada**, lo que resulta peligroso especialmente en situaciones complejas (por ejemplo, en las incorporaciones o donde hay mucho tráfico implicado).
- La **atención se focaliza en el centro del campo visual**, por lo que es más difícil percibir los elementos que hay en los bordes de la vía.
- Será mucho **más difícil mantener un nivel de atención adecuado** durante un tiempo prolongado.
- Se **altera la coordinación** entre los distintos movimientos.
- Es **más difícil coordinar la información sensorial y motora** (por ejemplo, ver y actuar en consecuencia).
- Se observa un **bajo control de los movimientos de precisión**.
- **Disminuye el rendimiento muscular**.
- Se **altera el equilibrio**.²⁰

²⁰«Alcohol y drogas en seguridad vial. Actuaciones estratégicas para policías locales». Curso impartido por la Escuela de Policía Local Villa de los Barrios, delegado por la ESPA. Tema 1

EFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LA CONDUCCIÓN

ESTADO

TASA DE ALCOHOLEMIA

INICIO DE LA ZONA DE RIESGO**Hasta 0,5 g/l**

Aparecen algunas alteraciones perceptivas.
 Ciertas alteraciones en la toma de decisiones.
 Excitabilidad emocional y desinhibición.
 Subestimación de la velocidad.
 Mayor tolerancia al riesgo.
 Aumento del tiempo de reacción.
 Problemas de coordinación motora y psicomotora.
 Alteraciones en la precisión de los movimientos.

ZONA DE ALARMA**0,5 g/l - 0,8 g/l**

Peor percepción de las distancias.
 Problemas para adaptar la visión a los cambios de luz (deslumbramientos).
 Disminución de la sensibilidad a la luz roja.
 Alteraciones en la toma de decisiones.
 Falsa sensación de seguridad en sí mismo.
 Impulsividad y agresividad.
 Alteraciones motoras y psicomotoras.
 Mayor número de errores en la trayectoria.
 Perturbación del equilibrio.
 Menor sensación de fatiga.
 Incremento de la somnolencia.

CONDUCCIÓN PELIGROSA**0,8 g/l - 1,5 g/l**

Graves problemas perceptivos (visión doble, deslumbramientos, visión en túnel, etc.).
 Graves alteraciones atencionales (especialmente la vigilancia y la atención dividida).
 Graves alteraciones en la toma de decisiones.
 Peor percepción y mayor tolerancia al riesgo.
 Sobreestimación de las propias capacidades.
 Comportamiento impulsivo e impredecible.
 Grave alteración del tiempo de reacción.
 Problemas serios de la coordinación y la precisión de los movimientos.

CONDUCCIÓN ALTAMENTE PELIGROSA**1,5 g/l - 2,5 g/l**

Graves problemas perceptivos y atencionales.
 Graves alteraciones del control y la coordinación motora.
 Toma de decisiones gravemente afectada.
 Comportamiento titubeante, impulsivo e impredecible.

CONDUCCIÓN IMPOSIBLE**Más de 3 g/l**

Embriaguez profunda.
 Estado de estupor y progresiva inconsciencia.
 Posibilidad de coma (más de 4 g/l) y de muerte (más de 5 g/l).

Fuente: DGT

Por otro lado, existen unas variables que influyen sobre la alcoholemia como son:²¹

- Las **características del alcohol** que se toma: no todas las personas absorben el alcohol a la misma velocidad, pues la absorción del alcohol es más lenta en bebidas fermentadas (como la cerveza o el vino) que en las destiladas (como la ginebra, el ron o el whisky). Además, el alcohol tomado junto a bebidas gaseosas (como la tónica o ciertas bebidas de cola) o tomada caliente puede favorecer la rapidez de aparición de la alcoholemia.

- **Tener el estómago vacío o lleno:** la rapidez de absorción del alcohol depende de la cantidad que llegue al intestino delgado, por lo que la presencia de alimentos en el estómago es una variable muy importante.

- **La edad y experiencia en la conducción:** Las personas menores de 18 años y los mayores de 65 son más sensibles a los efectos del alcohol, por lo que es más fácil que tengan deterioros en las capacidades psicofísicas necesarias para conducir. Por otra parte, es importante señalar que los efectos del alcohol son mayores en los conductores con poca experiencia, ya que todavía no han automatizado los movimientos necesarios para conducir y que se aprenden con la práctica. Por ello, a los conductores noveles se les permite una tasa de alcoholemia menor para circular.

- **El sexo de la persona:** El alcohol se distribuye por el cuerpo de forma distinta en hombres y en mujeres. Esta es la razón porque las mujeres pueden presentar tasas de alcoholemia más altas con la misma cantidad de bebida, especialmente si son jóvenes.

- **El peso de la persona:** La distribución y concentración del alcohol es diferente en una persona gruesa que en una persona de menos peso. Con lo cual, una persona delgada puede obtener una mayor tasa de alcoholemia con la misma cantidad de alcohol ingerido que una persona gruesa.

- **Circunstancias personales:** La fatiga, la somnolencia, la ansiedad, el estrés u otras enfermedades, son algunos factores que pueden influir sobre la alcoholemia y sus efectos sobre tu organismo.

Para finalizar, conviene destacar diversos estudios que evidencia ser, incluso más peligrosa, los niveles de alcoholemia reducido, pues trastornan las capacidades de conducción entre estos trabajos destacan los realizados por Ricardo Royo Villanova y Joaquín Santo Domingo entre los españoles y J.D.J Harvard entre los extranjeros.²²

²¹ DGT. *El alcohol y la conducción...* ob. cit., pág. 13 y ss.

²² LOPEZ ALVARES, J. L. 2004. *Alcohol y tráfico*. Editorial MAD, pág. 35 y ss.

1.4.2. Las drogas y la conducción de vehículos.²³

Las drogas son sustancias capaces de alterar el comportamiento de las personas, produciendo en ellas un estado de dependencia física y psíquica que afectan a las sensaciones, a las percepciones sensoriales y al comportamiento. De ahí, que conducir bajo sus efectos suponen riesgos evidentes de sufrir un accidente. Conozcamos los tipos de drogas existentes:

* **Las Depresoras**, como la morfina, heroína, metadona, cannabis, éxtasis líquido y tranquilizantes, actúan en el sistema nervioso central afectando a la visión, provocando conducciones arriesgadas y violentas al volante. Disminuyen la capacidad de reacción del individuo y a los mandos de cualquier vehículo, en este estado, se tiende a provocar conducciones violentas al volante.

* **Las Estimulantes**, como la anfetamina, cocaína y éxtasis, producen estimulación y excitación en el individuo que puede llegar a tomar decisiones arriesgadas por el aumento en la actividad neuronal y de las funciones corporales. A los mandos de cualquier vehículo, en este estado, se tiende a aumentar la velocidad y provocar situaciones arriesgadas.

* **Las Alucinógenas**, como la marihuana, LSD y antidepresivos, producen una disminución de la reacción, de los reflejos e incluso causan desorientación por afectar de forma notablemente a la percepción del individuo. A los mandos de cualquier vehículo, en este estado, se tiende a perder la concentración y a sentirse fatigado.²⁴

Por tanto, **todas las drogas afectan al Sistema Nervioso Central (SNC), y sus efectos influyen en la capacidad para conducir.** Las drogas se configuran como un elemento asociado al factor humano causante de los accidentes de circulación y, por tanto, ponen en peligro, no solo a su conductor, sino también a los ocupantes del vehículo y resto de usuarios de la vía pública, por estas circunstancias es un motivo de preocupación en el área de la salud pública.²⁵

En España, la Ley prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Esta infracción se castiga en el ámbito administrativo con una sanción de 1000 euros y detracción de 6 puntos, en cambio, si se conduce bajo la influencia

²³ DGT. *Las drogas y los medicamentos*. Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es>

²⁴ *Alcohol y drogas en seguridad vial. Actuaciones estratégicas para policías locales...* ob. cit.

²⁵ FIERRO LORENZO I. 2015. *Conducción y sustancias psicoactivas (alcohol, drogas y medicamentos): de la magnitud del problema a la intervención en seguridad vial*. Universidad de Valladolid. Facultad de Medicina, pág. 22.

de drogas, la vía ya no es administrativa sino la penal, tal como ya está recogido en el artículo 379.2 del Código Penal.

1.5. VELOCIDAD Y CONDUCCIÓN

Uno de los factores de riesgo que se relacionan directamente con una gran parte de accidentes de tráfico producidos en nuestras ciudades y carreteras es la velocidad excesiva o inadecuada. Por velocidad excesiva se entiende superar los límites máximos permitidos mientras que por velocidad inadecuada es la velocidad no adaptada a las condiciones de la vía, del tráfico, del vehículo o del propio conductor.

La velocidad excesiva o inadecuada es, junto con las distracciones y el alcohol, una de las principales causas de accidentes de tráfico, debido a que potencia todos los fallos humanos en la conducción. Se calcula que este factor de riesgo se relaciona directamente con 1 de cada 5 accidentes con víctimas. Cuando existe velocidad excesiva, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando no lo hay. Asimismo, con exceso de velocidad, cualquier accidente en el que te veas envuelto va a tener unas consecuencias mucho más graves que si tu velocidad hubiera sido moderada.

A través de las leyes físicas se pueden realizar cálculos que permiten visualizar las consecuencias de los excesos de velocidad, así, por ejemplo, si colionas contra un objeto rígido, el impacto puede compararse a saltar con tu vehículo desde un determinado edificio:

- Una colisión a 50 km/h equivale a caer desde un tercer piso.
- Una colisión a 120 km/h equivale a caer desde el piso 14.
- Una colisión a 180 km/h equivale a caer desde el piso 36

La velocidad excesiva también influye en gran medida en la mortalidad de peatones y ciclistas. A 30 km/h tan sólo el 5% de los peatones atropellados fallecerá a consecuencia del accidente, mientras que a 50 km/h la proporción de muertos se aproxima al 50%. A partir de 80 km/h prácticamente todos los peatones atropellados morirán a consecuencia de las lesiones sufridas. Además, a partir de los 30 km/h y especialmente entre los 40 y los 55 km/h, la probabilidad de causar una discapacidad a un peatón como resultado del atropello es ya muy significativa.

Por otro lado, las mejoras en carreteras y vehículos pueden llevar a la idea de la posibilidad de circular a más velocidad con seguridad, sin embargo, esta afirmación no se corresponde con la realidad, pues al aumentar la velocidad se potencia el error humano:

- A medida que aumenta la velocidad disminuye tu campo visual lo que hace que te sea más difícil evaluar correctamente las situaciones de tráfico, ya que reduce la cantidad y la calidad de la información que puedes recoger del ambiente.

- La velocidad deja menos tiempo para la toma de decisiones, por lo que tu elección de respuesta será más precipitada y probablemente menos correcta.

- La velocidad hace más complicada la ejecución de determinadas maniobras o la rectificación de los errores.

- La velocidad aumenta el riesgo creado por otros factores tales como las distracciones, el alcohol, la fatiga, la somnolencia, etc.

Otras consecuencias negativas de la velocidad excesiva son:

- El aumento de la distancia de detención que es la suma de la distancia de reacción (espacio que recorres antes de pisar el freno) más la distancia de frenado (espacio que recorres durante la frenada).

- A mayor velocidad aumenta la probabilidad de derrapar, si además circulas por una curva el vehículo puede perder la estabilidad y trayectoria incrementando la probabilidad de sufrir un accidente.²⁶

La DGT informó en la campaña del 2017 que “cada año, más de 300 personas mueren en las carreteras en accidentes en los que la velocidad fue un factor concurrente”.

Uno de los problemas a los que se enfrenta la Unión Europea en el ámbito del tráfico, según reflejó su último informe, es el incumplimiento de los límites de velocidad establecidos, por ello ha instado a todos los estados miembros hacer cumplir el código de la circulación, construir y mantener las infraestructuras y realizar campañas de educación y sensibilización para reducir la accidentalidad viaria.

Cada año, más de un millón de conductores circulan a velocidades superiores a la permitida, un hecho que en ocasiones acaba en un simple susto pero que en otras las consecuencias son letales no sólo para los ocupantes del vehículo que no ha respetado los límites de velocidad, sino para terceras personas que compartían la vía en el momento del suceso.

A continuación, se enumeran varias razones por las cuales es imprescindible, además de obligatorio, cumplir los límites de velocidad:

²⁶ DGT. *La Velocidad*. Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es>

- Un aumento del 5% en la velocidad provoca aproximadamente un incremento del 10% en los accidentes que causan traumatismos y del 20% en los accidentes con víctimas mortales.

- A partir de 80 Km/h es prácticamente imposible que un peatón salve la vida en un atropello. A una velocidad de 30km/h, el riesgo de muerte del peatón se reduce a 10%.

- Llevar una velocidad adecuada podría evitar una cuarta parte de los muertos en accidente de tráfico.

- A 120 km/h se necesita una distancia superior a un campo de fútbol para detener el vehículo que conducimos. Esta distancia no solo depende del vehículo, sino de las condiciones psicofísicas del conductor.

- El exceso de velocidad no solo incide en la seguridad vial, también tiene una influencia negativa sobre el medio ambiente, la calidad de vida y el consumo de combustible.²⁷

1.6. ACCIDENTE DE TRÁFICO

Baker lo define como *un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas*, por su parte Muñiz Goñi lo define como *cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal, dentro o fuera de la carretera o produzca lesiones en las personas o daños*.

La orden INT/2223/2014, de 27 de octubre,²⁸ por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico establece que los accidentes de tráfico con víctimas deben reunir las circunstancias siguientes:

- a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.
- c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

²⁷ DGT nota de prensa 2017 <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2017/20170821-velocidad-causa-300-muertes-anio-accidentes-traffic.shtml>

²⁸ Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Publicada BOE núm. 289 de 29-11-2014. Pág. 12.

Debemos tener en cuenta que el accidente de circulación es un suceso fortuito pues de lo contrario, si fuese intencionado no sería un accidente sino un delito doloso (homicidio, lesiones).

Sin embargo, los especialistas de la materia descubrieron hace ya algún tiempo que en absoluto **los accidentes** son inevitables, impredecibles y dependientes de la suerte, más bien, en la mayoría de los casos, **siguen unos parámetros de distribución, en consecuencia, los accidentes se deben a algún fallo que podría evitarse e incluso de cierta forma predecirse.**²⁹

1.7. SINIESTRALIDAD VIAL

Carreras propone redefinir conceptos que han quedado anticuado debido a los nuevos tiempos, a los avances del tráfico y sus normas, así, el término accidente de tráfico sería incorrecto para describir estos hechos, pues como se ha mencionado anteriormente se debe más a una negligencia en cierto modo evitable que al azar. Para ello sugiere cambiar el término a “siniestro vial” o “siniestros del tráfico” con ciertas peculiaridades:

Infracción vial: cuando influye el factor humano y se producen daños, lesiones o fallecidos (delitos de lesiones y homicidio imprudente)

Accidente de tráfico: Se debe a factores ajenos al humano, por ejemplo, la caída de un árbol.

Agresión vial: Cuando hay una intención de herir, dañar o matar (delito de lesiones, homicidio o daños).³⁰

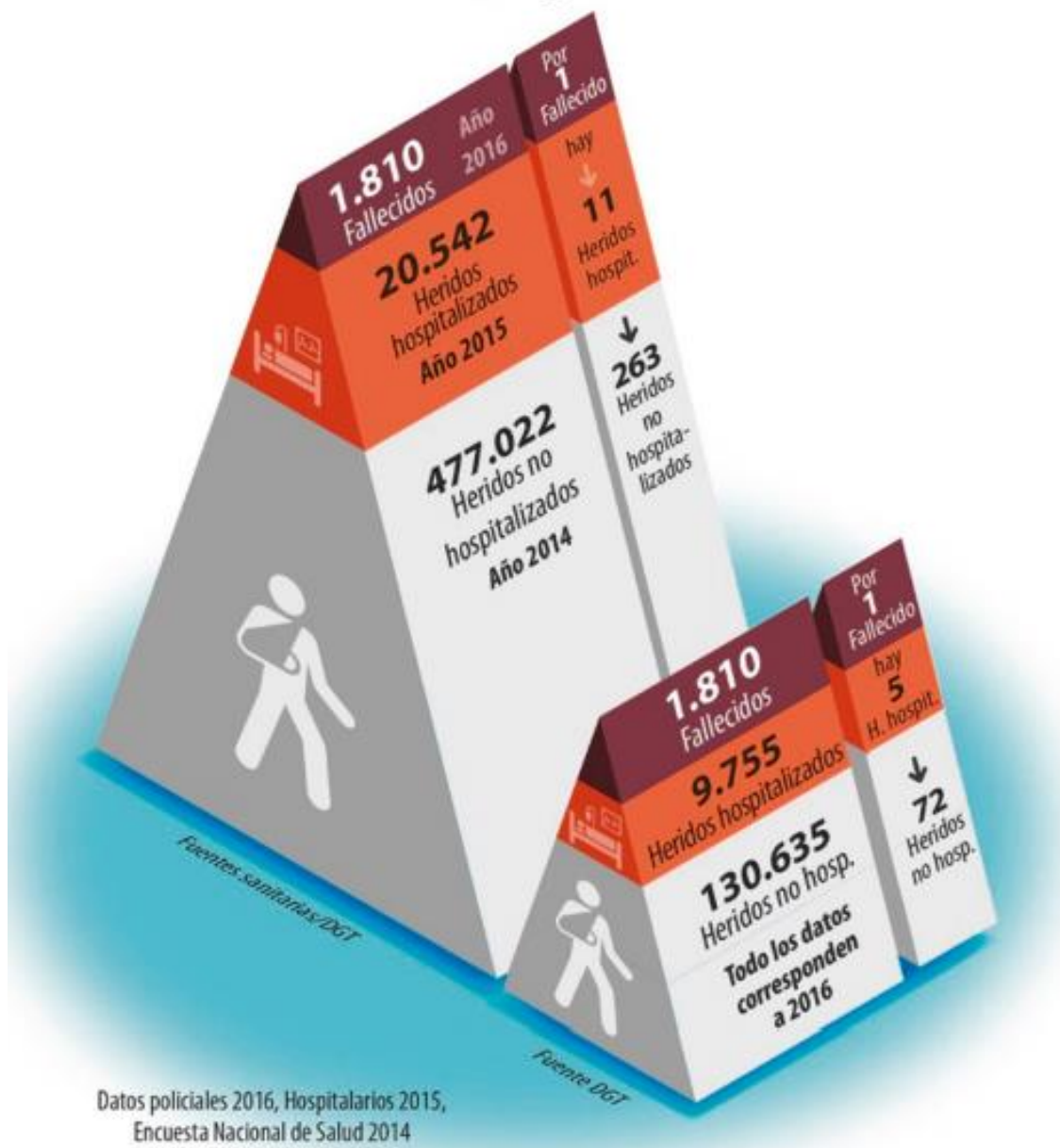
1.8. PROBLEMÁTICA SOCIAL

El aspecto más importante que presenta los accidentes de tráfico, no es otro que su resultado, es decir, las consecuencias que tiene durante su producción (muertes, lesiones en las personas o daños materiales), pues no existe un bien más importante que deba protegerse que la vida y la integridad física de las personas, y los accidentes, aunque sean de forma involuntaria lesionan estos bienes.

²⁹ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. (2016): “Criminología Vial”. Criminología y justicia editorial, pág. 16 y 17.

³⁰ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. (2016): “Criminología Vial”. Criminología y justicia editorial, pág. 18 y 19.

Todas las víctimas, registradas



Fuente: Publicaciones DGT. Principales cifras de siniestralidad vial. España 2016

Cualquier ciudadano puede consultar los datos estadísticos en cuanto a víctimas de accidentes de tráfico a través del enlace <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes/>

Al observar detenidamente estos datos, nos podemos hacer una idea de las consecuencias tan graves que conlleva esta problemática a nivel social, teniendo en cuenta que entre accidentes en vía urbana como interurbana ha habido 1.810 muertos y 140.390 heridos (leves y graves).³¹

³¹ DGT Principales cifras de siniestralidad vial en España 2016.

Además del número de víctimas reseñadas, hay que tener en cuenta no solo las personas que por desgracia la padecen, las cuales pueden perder la vida o quedar marcadas con alguna minusvalía, sino también, a los familiares y allegados que día a día sufren las consecuencias (perder a un ser querido, tenerles que realizar cuidados de por vida por estar incapacitado para desenvolverse en la vida ...) y se ven afectadas psicológicamente con independencia de la cuantía económica por la reposición del daño que judicialmente se lleve a cabo, pues no existe indemnización que pueda sufragar la pérdida de un ser querido ni eliminar el sentimiento de dolor con el que seguirán viviendo.

1.9. PROBLEMÁTICA MUNDIAL

La siniestralidad vial es un problema a nivel mundial, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años.

Entre los datos que recoge el último informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en 2015 y las estadísticas sanitarias mundiales de la OMS aparecen los siguientes:

1. Los traumatismos por accidente de tráfico son un problema de salud pública a nivel mundial.
2. Los usuarios vulnerables de la vía representan la mitad de todas las muertes por accidente de tráfico a nivel mundial.
3. **El control de velocidad reduce los traumatismos por accidente de tráfico.**
4. **La conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de sufrir accidentes.** La OMS recomienda una tasa no superior a 0,05 g/dl para la población general y 0,02 g/dl para nóveles.
5. El uso de casco puede reducir el riesgo de muertes por accidente de tráfico.
6. El uso de los cinturones de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los ocupantes de los asientos traseros y delanteros.
7. El uso de sistemas de retención infantiles reduce de forma considerada el riesgo de traumatismo graves entre los niños.

8. El acceso a una atención de emergencia eficaz y oportuna tras un accidente de tránsito salva vidas y reduce el riesgo de discapacidad entre los lesionados.
9. Los vehículos que se venden en el 80% de los países no cumplen las normas básicas de seguridad.
10. Una estructura vial insegura aumenta el riesgo de sufrir accidentes.³²

No obstante, según los datos de la DGT 2016, a nivel europeo **España se sitúa entre los países con las tasas más bajas de fallecidos por millón de habitantes en accidente de tráfico, ocupando la 5ª posición en el *ranking* de países con las cifras más bajas de siniestralidad**, con cifras mejores que países como Alemania, Francia, Italia o Finlandia.³³

1.10. COSTES ECONOMICOS

Los accidentes de tráfico constituyen uno de los principales problemas en los países desarrollados. En España mueren cada año miles de personas en accidentes de tráfico, en 1989 tuvo su mayor repunte alcanzando la cifra de 9.344 fallecidos y en el año 2016 se ha conseguido descender hasta 1.810, no obstante, desde la DGT se trabaja para alcanzar la cifra utópica de 0 fallecidos en accidentes de tráfico.

Los gobiernos son los encargados en España de diseñar las políticas más apropiadas para reducir la siniestralidad en las carreteras, esta política como cualquiera otra, supone unos costes que debe ser sufragado con los presupuestos públicos y la inversión privada, a cambio, se espera que produzcan como beneficio la disminución del número de accidentes y de personas fallecidas y heridas.

Los costes asociados a las víctimas de los accidentes son los que más interés merecen e incluye los costes médicos y la pérdida de producción a lo largo del periodo de baja laboral o, en el caso de los fallecidos o de los incapacitados totales, a lo largo de la vida laboral que quedaba por delante y que se ha visto truncada por el accidente. Teniendo en cuenta que, los accidentes de tráfico tienen gran incidencia en un sector de población joven a los cuales le restan por delante aun muchos años de producción además de los gastos que se han invertido en formación y educación, la siniestralidad vial provoca grandes pérdidas en la sociedad, pues, por una parte, la persona deja de producir y por otra, la sociedad le indemniza por lo que el individuo ha dejado de percibir.

³² OMS. 2015: *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*.

³³ DGT. *Las principales cifras de siniestralidad vial. España 2016*.

Otros estudios identifican tres categorías de costes: los **costes directo** (costes médicos, coste de reparación y costes administrativos), **costes indirectos** (el valor de la capacidad de producción perdida por la muerte o incapacidad) y los **costes humanos** (el valor de la calidad de vida perdida y sufrimiento infligido). Estos últimos son los más difícil de valorar existiendo tres métodos: el método de las indemnizaciones (basado en las indemnizaciones medias pagadas por las compañías aseguradoras a las víctimas de accidentes o a sus familiares); el método del capital humano (basado en calcular las pérdidas productivas y, en ocasiones, añadir un cierto porcentaje a los costes resultantes para con ello representar el dolor y el sufrimiento humano asociado a los accidentes de circulación); y el método de la disposición al pago (basado en encuestas en donde se pregunta a los entrevistados qué cantidad de dinero estarían dispuestos a pagar para beneficiarse de una determinada reducción en el riesgo de sufrir un accidente).

En el año 2008 FITSA llevó a cabo otro estudio asociado a los costes económicos vinculados a los accidentes de tráfico, según esta investigación “los costes económicos totales que la sociedad española soporta como consecuencia de los siniestros de circulación son insostenibles. En España estos costes totales se estiman en 13.000 y 17.600 millones de euros anuales. Según los cálculos de la Fundación FITSA, el coste para la sociedad de un fallecido en un siniestro de circulación en España asciende a aproximadamente 860.000 euros, mientras que el de un lesionado por accidente de tráfico a 10.400 euros”.³⁴

En el año 2011 la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas, utilizando el método de disposición al pago. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido hospitalizado, 219.000 € y un herido no hospitalizado, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 1 de enero de 2016 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1.445.962 €, un herido hospitalizado un coste de 226.190 € y un herido no hospitalizado 6.300 €. Según el estudio los **costes directos e indirectos** asociados con estos accidentes y el resultado de los mismos asociados a las víctimas de accidentes de tráfico,

³⁴ Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil –FITSA–. (2008): *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención.*

en el año 2016, se cifran en al menos 5.552 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 10.269 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado en 2015 fue 1.075.639 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,5%, aunque es más que razonable asumir el 1%, que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.³⁵

1.11. TOLERANCIA CERO

El drama de los accidentes de tráfico deja cada año miles de fallecidos y cientos de miles de heridos en nuestras carreteras obligando al Gobierno a intervenir mediante políticas viales que reduzcan estas cifras. Desde principios de este siglo, tomando conciencia de este grave problema, el Gobierno empezó a utilizar el concepto de tolerancia cero, con ello se pretende transmitir mano dura para aquellos conductores que ponen en riesgos al resto de usuarios con acciones peligrosas como conducir a velocidades altas o habiendo consumido alcohol o drogas. Para tratar de solventar esta preocupación, se realizan campañas publicitarias, se instauró el carnet por puntos y posteriormente se amplió el catálogo de delitos relacionados con las principales causas de los accidentes de tráfico.

Más adelante analizaremos las cifras de accidentes en los últimos años y veremos si las políticas viales han sido eficaces o si por el contrario no han acertado y requieren un nuevo enfoque criminológico.

1.12. CRIMINOLOGIA VIAL

La criminología vial se nutre de múltiples ciencias y disciplinas (sociología, psicología, derecho penal, derecho procesal, política criminal, victimología vial...), se encarga por un lado del estudio del delincuente vial y su tratamiento resocializador, y por otro, intenta restituir a la víctima a su estado original antes del siniestro.

Carreras la define como una disciplina criminológica encaminada al estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial, y a la resolución de todo conflicto que surja tras un siniestro vial; actuando sobre los comportamientos delictivos o desviados dentro de las vías, a la restitución de la víctima a su estado original; haciendo hincapié en las formas de control social, tanto formal e informal y a la reacción social que causan los siniestros viales.

Su objetivo principal es el estudio e investigación de los fenómenos viales, en primer lugar, para evitar los siniestros viales y los delitos contra la seguridad vial; en segundo lugar,

³⁵ DGT. *Las principales cifras 2016*, pág.163.

una vez producido el siniestro, conseguir que el conductor pueda volver a conducir con todas las garantías y no llegue a ser un peligro para la circulación; por último, intentar que la víctima retorne a su vida normal antes del siniestro, tarea difícil de conseguir.³⁶

1.13. DELINCUENTE VIAL

Uno de los objetivos de la criminología es la prevención delictiva. Para lograr este objetivo se debe elaborar un perfil del delincuente vial y así actuar sobre este grupo de riesgo. No obstante, hay que dejar claro que en el tráfico viario todo conductor está próximo a la situación delictiva, cualquiera es un delincuente potencial; la línea entre delito o no es muy próxima, la cual se puede cruzar en cualquier instante³⁷.

Carreras establece un perfil del delincuente vial basándose en numerosos datos estadísticos y sociodemográficos:

- Son mayormente hombres.
- Solteros.
- De 22 a 35 años, aunque estudios recientes dan otro intervalo de edad de 35 a 45 años.
- Con más de 5 años de antigüedad del permiso de conducir.
- Estudios inferiores a universitarios.
- Las infracciones más cometidas son circular sin permiso de conducción y conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.³⁸

1.14. COROLARIO

- La siniestralidad vial se configura como un **problema** no solo en nuestro País sino a nivel **mundial**, siendo una de las principales causas de defunción en el mundo y la primera entre los jóvenes (15-29 años).
- Los **factores** que intervienen en el tráfico son tres: **el factor humano, el factor, vehículo y el factor vía y su entorno**. De ellos, el factor humano es el de mayor incidencia en los accidentes de tráfico.

³⁶ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ ...ob.cit. págs. 10-15.

³⁷ GUNTHER Kaiser. (1978). *Estudios de psicología criminal: delincuencia del tráfico y prevención general*. Ed. Espasa.

³⁸ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ ...ob.cit., pág. 35.

- Entre los factores que más contribuyen en los accidentes mortales o graves están la Conducción distraída o desatenta 32%, la **velocidad inadecuada 26%**, el cansancio o sueño 12%, el **alcohol 12%** y **las drogas 11%**.
- Ocasionan un elevado **problema social y económico**.
- Dada la magnitud y extensión del problema ha surgido una nueva disciplina la “Seguridad vial” cuyo fin es prevenir estos delitos, reinsertar al delincuente y restaurar a la víctima.
- Establecer perfiles de delincuentes viales ayuda a actuar sobre el colectivo de riesgo y prevenir futuras conductas delictivas.
- Los Gobiernos son los encargados de diseñar Políticas para reducir las cifras de siniestralidad. Para desempeñar esta labor se debería contar con expertos en la materia, entre ellos criminólogos.

2. DERECHO PENAL

En este apartado se estudiará la evolución que ha sufrido nuestro código penal a lo largo de la historia fruto de la expansión del derecho penal como consecuencia de la aparición de nuevos peligros en nuestra sociedad.

2.1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

La legislación española en materia de seguridad vial tuvo un carácter predominantemente administrativo hasta mediados del S. XIX, su función por entonces, estaba más encaminada a la protección de los caminos para evitar que sufrieran daños, que, a la protección del tráfico en sí, prevaleciendo lo administrativo a lo penal.³⁹

En el momento histórico en que aparecen los primeros automóviles, en España estaba en vigor el código penal de 1870⁴⁰, en él no aparece ningún delito específico en materia de seguridad vial sin embargo podía aplicarse ciertos artículos del código para delitos o faltas cometidas por un automóvil.

Como consecuencia de la modernización de las condiciones de vida, principalmente por desarrollo automovilismo, aparece la primera referencia a los automóviles en el Código penal de 1928 concretamente en la Sección segunda, del Capítulo primero, del Título IX, de su Libro II. Dicho título lleva por nombre “Delitos contra la seguridad colectiva” y en la sección indicada, se configura un amplio catálogo de delitos de peligro, que abarca no sólo a la circulación rodada sino otras manifestaciones del maquinismo y de la técnica⁴¹. Posteriormente, se aprobaron otros códigos penales en 1932⁴² y 1944⁴³, pero sin preceptos específicos a la seguridad vial. Sería la **Ley de 9 de mayo de 1950**, sobre uso y circulación de vehículos a motor⁴⁴, la que **introduce por primera vez los delitos contra la seguridad del tráfico** (actualmente delitos contra la seguridad vial), recogiendo algunos hechos gravemente atentatorios para la seguridad vial. Algunos autores la denominaron la Ley penal

³⁹ BELTRÁN BALLESTER, E. 1975. Las obstaculizaciones al tráfico. Examen del art.340 bis b) del Código Penal Español, en: COBO DEL ROSAL, M. (dir.), *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, 1975, pág. 16.

⁴⁰ Publicado como Ley de 17 de junio de 1870, en la Gaceta de Madrid, N.º 245 (suplemento), de 31 de agosto de 1870.

⁴¹ CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C. 1979. El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente. En: Revista de Derecho de la Circulación, núm.1, págs. 3 y 4.

⁴² Publicado por la Ley en la Gaceta de Madrid Núm. 310, de 5 de noviembre de 1932, págs. 818-856.

⁴³ <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1945/013/A00427-00472.pdf>.

⁴⁴ Publicada en el BOE núm. 130, de 10 de mayo de 1950, pág. 2039.

del Automóvil,⁴⁵ y configuró la delincuencia sobre el tráfico en una doble orientación, por un lado, la de resultado, propia del código penal y por otro la de peligro, por semejante Ley. Mas adelante, se unificaría en un solo texto (Ley 122/1962 de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor⁴⁶) toda la normativa relativa al tráfico.

Con la **Ley 3/1967, de 8 de abril**, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal⁴⁷, se incluye en el Libro II, título V, capítulo II, Sección 1ª los denominados “delitos contra la seguridad del tráfico vislumbrándose cierta semejanza a los recogidos actualmente en el capítulo IV del título XVII del CP de 1995, agrupando conductas como la conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas o drogas, la conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o salud de las personas o bienes, la conducción sin haber obtenido el correspondiente permiso, la obstaculización o no restablecimiento de la seguridad del tráfico y la norma concursal específica para estos delitos, ninguno de ellos, salvo obstaculización del tráfico creando un grave riesgo para la circulación, conllevan penas privativas de libertad. A la postre, el código penal padeció varias reformas como la LO 8/1983 de 25 junio⁴⁸, la LO 3/1989 de 21 junio⁴⁹ y la LO 17/94, de 23 diciembre que sirvieron para agravar las penas de multas, despenalizar la conducción temeraria cuando crease un concreto peligro en los bienes e incluir el ciclomotor en estos delitos.

2.2. LEY ORGÁNICA 10/1995, DE 23 DE NOVIEMBRE, DEL CÓDIGO PENAL.⁵⁰

Con el nuevo Código Penal, los delitos contra la seguridad del tráfico aparecen regulados en el Capítulo IV, del Título XVII (de los delitos contra la seguridad colectiva), perteneciente al Libro II, que comprenden los artículos del 379 al 385. Mantiene una regulación similar al anterior texto penal, abarcando la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas con igual redacción; el delito de conducción con temeridad manifiesta poniendo en concreto peligro la vida o salud de las personas; las obstaculizaciones o no restablecimiento de la seguridad de

⁴⁵ CUELLO CALON, E. 1950. *La ley penal del automóvil*. Barcelona.

⁴⁶ Publicada en el B.O.E. núm. 310, de 27 de diciembre de 1962, págs. 18.305 a 18.312.

⁴⁷ Publicado en B.O.E. núm. 86, de 11 de abril de 1967, págs. 4776 a 4789.

⁴⁸ Publicada en el B.O.E. núm. 152, de 27 de julio de 1983, págs. 17909 a 17.919.

⁴⁹ Publicado en B.O.E. núm. 148, de 22 de junio de 1989, páginas 19351 a 19358.

⁵⁰ Publicado en B.O.E. núm. 281, de 24/11/1995.

la circulación, cuando existiese la obligación de hacerlo; el delito de conducción con consciente desprecio por la vida o salud de los demás, que seguía manteniendo dos modalidades (peligro abstracto y peligro concreto); la norma concursal, siendo el texto bastante continuista⁵¹ donde su principal novedad fue la polémica introducción del delito de desobediencia en el supuesto de negativa a las prácticas de la prueba de alcoholemia (art.380 CP).

Este código ha sufrido diversas reformas, pero la más destacada en el ámbito de la seguridad vial fue la **Ley Orgánica 15/07 de 30 de noviembre**⁵², que referencia en su exposición de motivos la intención de **incrementar la severidad punitiva y definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico** en aras del loable fin de disminuir los altos índices de siniestralidad en la seguridad vial y evitar que ciertas conductas de violencia vial quedaran impunes.⁵³ Entre las modificaciones más relevante destaca Muñoz Ruiz las siguientes:⁵⁴ la pérdida de vigencia del permiso o licencia cuando la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores sea superior a dos años, cambio de rúbrica de “Delitos contra la Seguridad del Tráfico”, pasa a denominarse “De los Delitos contra la Seguridad Vial”, se amplía el contenido del artículo 379 CP, se introduce el delito de conducción sin tener el correspondiente permiso así como los que hubieran sido privados, judicial o administrativamente, se alteró la numeración de alguno de ellos y se incorpora la pena de trabajos en beneficio de la comunidad como pena conjunta con la pena de multa.

Por su parte la reforma de La Ley Orgánica 5/2010, de 23 de junio⁵⁵ tuvo como finalidad, según el apartado XXV de la Exposición de Motivos del Proyecto, la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto, con lo cual, se consideró conveniente reformar los art. 379 y 384, en un triple sentido. En primer lugar, se reduce la gravedad de las penas y se equipara la pena de prisión prevista para ambos delitos, al entender que no existe razón de fondo que justifique la diferencia en la respuesta punitiva. En segundo lugar, se elimina la actual disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los

⁵¹ Vid a: TAMARIT SUMALLA, J. M. (1996). *Comentarios al nuevo código penal*. Pamplona pág. 1686 y ss. MUÑOZ CONDE, F (1999): *Derecho Penal. Parte Especial*. Valencia, págs. 649 y 650. MORILLAS CUEVA, L. y SUÁREZ LOPEZ, J.: “*El delito...*”, cit., págs. 560 y 561.

⁵² Publicado en B.O.E. núm. 288, de 1 de diciembre de 2007, páginas 49505 a 49509.

⁵³ ESTRELLA RUIZ, M. La reforma de los delitos contra la seguridad vial y especial referencia al comiso del vehículo. En: *Revista de Jurisprudencia*. ISSN1888-4881. Año 8, núm. 4, oct. 2012, págs. 1-4.

⁵⁴ MUÑOZ RUIZ, J. 2013. *El delito de conducción temeraria...* págs. 58.

⁵⁵ Publicada en B.O.E. núm. 152, de 23 de junio de 2010, págs. 54811 a 54883.

tres tipos de penas como alternativas. De este modo se concede un mayor grado de arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas, permitiendo reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales. En tercer lugar, se ha añadido un artículo ex novo, el 385 ter, ahora en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los artículos 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad excepcional de rebajarla en grado atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

Aunque esta última reforma ha querido corregir el incremento punitivo, desde hace años **la fórmula elegida para luchar contra la siniestralidad vial ha sido la de “más penas y más delitos.”**⁵⁶

2.3. EXPANSION DEL DERECHO PENAL

Cada sociedad define sus bienes jurídicos en un momento y lugar dado, al objeto de ordenar la vida social protegiendo aquellos bienes considerados importantes. No obstante, la sociedad evoluciona y se ve obligada a proteger nuevos bienes y sancionar ataques a estos. Así, en las últimas décadas se viene produciendo un fenómeno denominado “Expansión del Derecho Penal” que consiste en un **aumento de los ámbitos sociales objeto de intervención penal, inflación de leyes penales y un endurecimiento de las sanciones** como respuesta a la demanda social por la aparición de un sentimiento de inseguridad subjetiva ante los nuevos peligros fruto de la sociedad de riesgo en que vivimos.

Este término, sociedad de riesgo, fue acuñado por el sociólogo Ulrich Beck⁵⁷ en 1986, según su tesis, la sociedad está sufriendo un cambio motivado por un proceso de modernización caracterizado porque las actividades industriales y económicas ligadas a las nuevas tecnologías se han generalizado, son la base de nuestro progreso económico, pero asociadas a ellas aparecen unos nuevos peligros que afectan masivamente a la población y que son difícilmente previsibles, no pudiendo anticiparnos a ellos, en consecuencia, el ciudadano se siente amenazado. En definitiva, como respuesta a esa sociedad de riesgo el Derecho Penal se utiliza para defender la sociedad moderna de los nuevos peligros que ha emergido en la nueva era post-industrial.

⁵⁶ GONZÁLEZ COLLANTES, T. 2011. Seguridad vial, reformas penales y reeducación, en: ORTS BERENGUER, E. (coord.), *Prevención y Control de la Siniestralidad*, Valencia, pág. 210.

⁵⁷BECK, U. 1998. *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Paidós, Barcelona. Otra obra de referencia a este autor es KORSTANJE, M. 2010. Reseña de "La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad" de Beck, Ulrich. *Economía, Sociedad y Territorio*. Págs. 275-281.

Según Mendoza Buergo⁵⁸ existen una serie de indicadores que caracterizan a las sociedades de riesgo:

- a) Los nuevos peligros son artificiales (creados por la actividad del hombre como consecuencia de la evolución tecnológica) en lugar de peligros naturales de épocas anteriores, son de difícil anticipación y afectan a grandes colectivos.
- b) Las actividades que generan estos riesgos suelen entrecruzarse unas con otras de manera que resulta difícil su control y posterior atribución de responsabilidades.
- c) Crece un sentimiento generalizado de inseguridad, en ocasiones injustificado impulsado por la cobertura mediática, pero que también se filtra en cada uno de nosotros, porque todavía el ser humano es incapaz de controlar estas actividades tan modernas y tecnificadas (el miedo del ser humano ante lo moderno, ante lo que no puede controlar). Como consecuencia de ello, los ciudadanos demandan a los Poderes Públicos mayor seguridad y acciones preventivas frente al riesgo.

En esta sociedad del riesgo, aumenta la exigencia de que el derecho penal intervenga y tutele nuestras libertades para así minimizar nuestro temor. De esta forma, el Estado se ve en la tesitura de transformarse en previsor de estos riesgos⁵⁹.

A raíz de ello, se demandan políticas públicas que hagan frente a los problemas que derivan de esta sociedad de riesgo para así controlar estos riesgos y reducir los temores, de este modo, Díez Ripollés destaca una serie de rasgos fundamentales que deben de tener la Política Criminal en esta sociedad de riesgo⁶⁰:

En primer lugar, existe una notoria ampliación de los ámbitos sociales objeto de intervención penal, incidiendo sobre nuevos problemas sociales o sobre aquellos ya existentes cuya vulnerabilidad se habría potenciado. En segundo lugar, se transforma el blanco de la nueva Política Criminal, que concentraría sus esfuerzos en perseguir la criminalidad de los poderosos. En tercer lugar, destaca la preferencia concedida a la intervención penal en perjuicio de otros mecanismos de control social, existiendo una fe ciega en que el derecho penal resolverá estos problemas, basándonos sencillamente en la mayor intensidad de su respuesta punitiva, de esta manera, la política criminal actual propone

⁵⁸ MENDOZA BUERGO, B. 2001. *El derecho penal en la sociedad de riesgo*. Cívitas, Madrid, págs. 27 y ss.

⁵⁹ MENDOZA BUERGO. (2003). 71-74, 78-79; SILVA SÁNCHEZ. (2001). 26-30, 32- 50; GRACIA MARTÍN. (2003). 62-65.

⁶⁰ DÍEZ RIPOLLÉS, J. L. 2005. De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana: un debate desenfocado. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. “La política criminal en la encrucijada”. pág. 4.

someter nuevos campos al control del Derecho Penal (campos que antes no estaban legislados o correspondían a otras ramas), frente al Derecho Administrativo, y con ello se cuestiona el principio de mínima intervención y el de fragmentariedad o subsidiariedad del derecho. Por último, se plantea la necesidad de acomodar los contenidos del derecho penal y procesal penal a las especiales dificultades que plantea la persecución de esta nueva criminalidad.

Una vez formulada las cuestiones más relevantes de la política criminal para hacer frente a los riesgos derivado de nuestra sociedad actual, habría que transformarla en norma, en este sentido, resulta un Derecho Penal renovador con las siguientes notas características⁶¹:

- Se **incrementa la criminalización** de conductas por el aumento de nuevos bienes jurídicos de naturaleza colectiva y se agrava las ya incriminadas.

- **Predominan los delitos de actividad** en detrimento de los delitos de resultado. Dado el temor a que ciertas conductas puedan lesionar bienes jurídicos colectivos, adquieren relevancia los delitos de peligro sin necesidad de ocasionar un resultado material lesivo. Dentro de esta tendencia, cobran más importancia los delitos de peligro abstracto frente a los delitos de peligro concreto y se consolidan los delitos de obstrucción de funciones de control, que, por una parte, eran perseguidos por el derecho administrativo sancionador.

- **Se anticipa del momento en que procede la intervención penal**: se penan conductas que eran recogidas anteriormente en normativa administrativa, civil o mercantil, se generaliza el castigo de actos preparatorios específicamente delimitados, se autonomiza la punición de la asociación delictiva, cuando no se integra ésta dentro de las modalidades de autoría y participación, se establece una correlación estadística entre conducta y resultado...

- **Tantos las garantías penales y procesales como el sistema de imputación de responsabilidades sufren modificaciones importantes**: el principio de seguridad jurídica padece cierto detrimento debido al uso frecuente de leyes penales en blanco y a la menor precisión de la descripción de los tipos; se hace una interpretación generosa de la lesividad real o potencial de ciertos comportamientos, como en la punición de determinadas tenencias o en el castigo de apologías; se considera razonable una cierta flexibilización de los requisitos de la causalidad o de la culpabilidad; se aproximan, hasta llegar a veces a neutralizarse, las diferencias entre autoría y participación, entre tentativa y consumación; se revaloriza el principio de disponibilidad del proceso, mediante la acreditación del principio de

⁶¹ DÍEZ RIPOLLÉS, J. L. 2005. De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana...ob. cit. pág. 5.

oportunidad procesal y de las conformidades entre las partes; la agilidad y celeridad del procedimiento son objetivos lo suficientemente importantes como para conducir a una significativa reducción de las posibilidades de defensa del acusado.; etc.

No obstante, actualmente se plantea un debate sobre la adecuación o no de la expansión del Derecho Penal en la sociedad de riesgo actual al objeto de hacer frente a las nuevas realidades. A lo largo de estos años la doctrina ha ido perfilándose en torno a dos discursos ideológicos, de un lado las tendencias modernizadoras y, de otro, las tendencias de resistencia a la modernización:⁶²

Dentro de las tendencias de modernización del Derecho Penal existen dos líneas diferentes:

Una primera que estima que el Derecho Penal es un instrumento necesario y adecuado para hacer frente a los nuevos riesgos de la sociedad moderna y que acepta la posible flexibilización de los criterios de imputación y garantías penales-procesales. Entre sus representantes puede citarse a Schünemann en Alemania y a Gracia Martín en España.

Y, una segunda, que, aun admitiendo la intervención punitiva para combatir dichos nuevos riesgos, defiende que ello es posible sin que el Derecho Penal sufra menoscabo alguno en sus criterios de imputación y garantías. Entre sus destacada Corcoy Bidasolo, para quien la dependencia entre Derecho y sociedad, implica que frente a una “modernización” de la sociedad, el Derecho Penal debe de realizar esfuerzos para asumir los nuevos problemas sociales y no inhibirse frente a ellos.⁶³

Las tendencias de resistencia a la modernización del Derecho Penal aúnan aquellas líneas doctrinales que niegan su capacidad para hacer frente a los nuevos retos surgidos de la sociedad moderna⁶⁴. Dentro de ésta se distinguen varias posturas, pero todas ellas tienen en común la reducción al mínimo de los límites del Derecho Penal.

Por un lado, se encuentra la **Escuela de Frankfurt en Alemania**, (Derecho Penal mínimo) cuyo máximo exponente es Hassemer. Para esta escuela el Derecho Penal debe reducir su objeto de protección al Derecho Penal tradicional, nuclear o básico, mediante el que se tutelarían, exclusivamente, los bienes jurídicos individuales más importantes. Por lo

⁶² JIMENEZ DIAZ, M. J. 2014. Sociedad del riesgo e intervención penal. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. Núm. 16-08, págs. 5 y ss. ISSN 1695-0194.

⁶³ JIMENEZ DIAZ, M. J. 2014. Sociedad del riesgo e intervención penal... ob.cit., pág. 13y ss.

⁶⁴ MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. *Algunas reflexiones sobre la moderna teoría del 'Big Crunch' en la selección de bienes jurídico-penales (Especial referencia al ámbito económico)*. Anuario Facultad de Derecho Universidad de la Coruña, 2003, núm. 7, págs. 953 y ss.)

que respecta a los bienes jurídicos universales, deben ser precisados del mejor modo posible y funcionalizados desde el punto de vista de los bienes jurídicos individuales. Sin embargo, sí reconoce la necesidad de arbitrar mecanismo para hacer frente a los nuevos riesgos por ello propone crear un nuevo **Derecho de Intervención** para evitar la desnaturalización del Derecho penal clásico y, a su vez, satisfacer las necesidades de la sociedad del riesgo. Se trataría de un ordenamiento sancionador que estaría ubicado entre el Derecho Penal y el Derecho Sancionatorio Administrativo, entre el Derecho Civil y el Derecho Público, con un nivel de garantías procesales inferior al del Derecho Penal, pero también con menos intensidad en las sanciones que pudieran imponerse a los individuos.⁶⁵

En España destaca Silva Sánchez, para este autor, lo deseable sería reconducir al Derecho Administrativo Sancionador la mayoría de los nuevos objetivos de control social que dimanen de la sociedad del riesgo, no obstante, como parece algo irrealizable, propone estructurar dos clases de derecho penal (**modelo dual**). El primero sería el derecho penal clásico (comporta la pena de prisión), que se encargaría de proteger los bienes jurídicos tradicionales y en donde seguirían rigiendo los habituales y rigurosos criterios de imputación y garantías del presunto delincuente. El segundo surgiría un nuevo derecho penal de segunda velocidad, Derecho Penal accesorio, que se ocuparía específicamente de esas perturbaciones sociales modernas que emergen de la sociedad del riesgo, en el que se integrarían los “delitos de acumulación o peligro presunto”. Dado que este nivel, no podría utilizar penas privativas de libertad (tan solo se impondrían penas pecuniarias y privativas de derechos), dichos principios y reglas podrían experimentar una flexibilización proporcionada a la menor intensidad de la sanción.⁶⁶

2.4. DELITOS DE PELIGRO.

El código penal define **delito** como aquellas acciones u omisiones dolosas o imprudentes penadas por la Ley⁶⁷. Otra definición más amplia es **aquella conducta típica, antijurídica, imputable, culpable, sometida a una sanción penal y a veces a condiciones objetivas de punibilidad**⁶⁸. Por tanto, se puede decir que el delito es un comportamiento que se desvía de los parámetros de convivencia social, no obstante, no

⁶⁵ JIMÉNEZ DIAZ, M. J. (2014). Sociedad del riesgo e intervención penal. ... ob.cit., págs. 7

⁶⁶ JIMÉNEZ DIAZ, M. J. (2014). Sociedad del riesgo e intervención penal... ob.cit., pág. 10 y ss.

⁶⁷ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal art. 10.

⁶⁸ Definición de delito en Wikipedia.

todas las conductas desviadas son delitos, puesto que solo lo serán aquellas que así vengan reflejadas en la norma penal.

El delito es un hecho que hace daño a la sociedad y ésta se determina en base a al bien jurídico definido. **Tradicionalmente el Derecho Penal protegía las lesiones a los derechos fundamentales de las personas y libertades públicas**, también conocido como **Derecho Clásico**, sin embargo, con el paso del tiempo y la aparición de nuevos riesgos derivados del proceso de industrialización y evolución tecnológica surgen otros intereses igual de importantes que merecen ser protegidos, y así, **surgen los delitos de peligro que castigan aquellos comportamientos que ponen en peligro bienes jurídicos produciéndose un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión, conocido como Derecho de Autor**, cuestión defendida por un sector doctrinal argumentando que produce un beneficio social y atacada por otros que lo consideran una intromisión a los derechos individuales de los ciudadanos.

A la hora de establecer una ordenación de los delitos encontramos diversas clasificaciones en función de los autores o de lo que se quiere proteger. Así, atendiendo a la casualidad del delito se pueden catalogar como **delitos de lesión** (produce un daño material a un bien jurídico, se relaciona con los delitos de resultado) y **delitos de peligro** (cuando es probable que la conducta típica ocasione un resultado lesivo). A su vez, los delitos de peligro se dividen en dos categorías: **delitos de peligro concreto y peligro abstracto**.

La diferencia entre los delitos de peligro y los delitos de lesión estriba en el grado de afección del bien jurídico tutelado, de esta manera, en los delitos de lesión la conducta típica produce un efecto que supone un menoscabo o destrucción del correspondiente bien jurídico, por el contrario, en los delitos de peligro la conducta implica una amenaza de producción de tal efecto lesivo, es decir, no se producido una lesión o menoscabo pero en otras circunstancias sí podrá haber ocurrido ese perjuicio.⁶⁹

La posición doctrinal mayoritaria, refiere que los delitos de peligro abstracto castigan aquellas conductas peligrosas pero que no ponen en concreto peligro el bien jurídico, es decir, el peligro no se hace efectivo. La conducta peligrosa se determina a través de aquellos comportamientos típicamente peligrosos para el bien jurídico. La peligrosidad de la acción típica no es un elemento del tipo sino la razón de la existencia del precepto, por tanto, no es necesario probar si se produce un concreto peligro ni siquiera confirmar la peligrosidad

⁶⁹ MENDOZA BUERGO, B, 2001. *Límites Dogmáticos y Políticos Criminales de los delitos de Peligro Abstracto*, Ed., Comares, Granada, pág. 10.

general de la conducta en el caso individual, ya que el peligro viene deducido a través de parámetros de peligrosidad preestablecidos de modo general por el legislador.⁷⁰ Por otro lado, los delitos de peligro concreto exige además de la conducta típica, la producción de una objetiva situación de peligro que ha de ser constatada en el caso concreto por el Juez.⁷¹ El peligro es un elemento del tipo y se exige, en consecuencia, para que pueda hablarse de realización típica, la demostración de que se produjo efectivamente la situación de peligro.

2.5. DUALIDAD ENTRE SANCIÓN PENAL Y SANCIÓN ADMINISTRATIVA.

El tráfico viario constituye una actividad de riesgo trascendental para la sociedad, el factor humano, junto con otros factores son desencadenantes de numerosos accidentes de tráfico que supone un elevado coste económico y humano en las sociedades industrializadas. Todo esto justifica una amplia regulación tanto en el Derecho Administrativo Sancionador como en el Derecho Penal, y en ocasiones puede suceder que los mismos hechos se encuentren tipificadas en ambos órdenes sancionadores.

En efecto, la regulación del tráfico vial en sí, se realiza en el marco del Derecho Administrativo, en su actividad reguladora, apunta Torres Fernández, la Administración puede definir infracciones e imponer sanciones para los hechos que perturban gravemente el tráfico y su ordenación, incrementando de este modo el margen de riesgo por encima del permitido, y que se considera como socialmente aceptable y asumible⁷². Algunas de estas conductas se consideran un peligro intolerable, entendiéndose que deben ser merecedoras de una sanción penal, por tanto, puede ocurrir que unos mismo hechos puedan constituir simultáneamente infracción administrativa e ilícito penal, si así se recogen en ambas normativas.⁷³ Por ello, junto a los actuales delitos contra la seguridad vial (379 a 385 ter del código penal vigente), coexisten una amplia regulación administrativa en relación a dichas infracciones, recogidas principalmente en el Reglamento General de Circulación aprobado por RD 1428/2003 de 21 de noviembre, en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo

⁷⁰ MENDOZA BUERGO, B., *Límites dogmáticos...* ob.cit. pág. 20.

⁷¹ MENDOZA BUERGO, B., *Límites dogmáticos...* ob. cit. pág. 24.

⁷² TORRES FERNÁNDEZ, M. E. Reflexiones sobre algunos efectos administrativos del carnet por puntos”, en: Morillas Cueva, L. (coord.), *Delincuencia...*, cit., p. 97

⁷³ En este sentido, Orts Berenguer señala en relación a la circulación de vehículos que su uso inmoderado e incorrecto en particular, representa un riesgo para los bienes mencionados, y por ello se sancionan los comportamientos que aumentan ese riesgo más allá de lo tolerado, como ilícitos administrativos o como delitos, ORTS BERENGUER, E.: “Delitos contra la seguridad colectiva (y III): Delitos contra la seguridad vial”, en AAVV, Derecho Penal Parte Especial, Valencia, 2011, pág. 629.

6/2015 de 30 de octubre, y el Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo.

De lo recogido en estas normas puede observarse que las infracciones descritas en ambas son bastante similares, donde existen elementos en común, apreciándose en algunos casos un claro solapamiento, y en otros, la normativa penal añade algún elemento para concretar la diferencia entre ambas infracciones. Estas coincidencias en la redacción obligan a averiguar dónde radica la diferencia entre el supuesto de hecho de cada delito y el de su correlativa infracción administrativa.⁷⁴ De esta forma, a grandes rasgos se puede afirmar que el ámbito penal se reserva para las conductas antisociales más graves y que presenta un mayor riesgo, o un peligro concreto, como por ejemplo cuando: el conductor de un vehículo a motor excede el doble de la tasa de alcohol (peligro hipotético *ex ante*), la conducción temeraria manifiesta que presenta un concreto peligro (peligro concreto), la alteración de la seguridad vial que produce un riesgo grande y concreto etc. sin embargo, también existen figuras delictivas donde no se puede vislumbrar ese peligro concreto, como es la negativa a someterse a la prueba de alcohol o drogas o el carecer de permiso de conducir, de acuerdo con esto último, se argumenta que estamos ante delitos formales o de desobediencia, en los que se prescinde de la peligrosidad real para los bienes jurídicos protegidos (vida o salud de las personas), pues se tipifican comportamientos caracterizados por la mera infracción de estándares de riesgo o destinados a proteger el orden administrativo⁷⁵.

Ello puede tener, en opinión de Miró Llinares, dos consecuencias fundamentales: la primera e inmediata, la desnaturalización de la distinción entre injusto penal e injusto administrativo; la segunda, mediata, la pérdida de fuerza del Derecho Penal y de su sanción, la pena de prisión como sistema de motivación social cuando su uso se generalice en exceso.⁷⁶

Con todo lo expuesto, podemos concluir, que se ha configurado un debate sobre si debe intervenir o no el Derecho Penal en esta materia o si por el contrario recae la competencia en el ámbito sancionador administrativo⁷⁷, habiendo argumentos en uno y otro

⁷⁴ ALASTUEY DOBÓN, C. y ESCUCHURI AISA, E. 2011. Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial, en: Estudios Penales y Criminológicos, vol. XXXI, págs. 16 y 17.

⁷⁵ TRAPERO BARREALES, M. A. Los delitos contra la seguridad vial. ¿Una reforma de ida y vuelta?, Valencia, 2011, págs... 31 ss.; MIRÓ LLINARES, F.: *El 'moderno' Derecho penal vial...*, ob. cit., pág. 13 y nota 42 en la misma página. Afirma este autor que los dos primeros delitos citados en el texto suponen la criminalización de determinados comportamientos a los que se atribuye *ex ante* una peligrosidad estadística, mientras que los segundos responden al aseguramiento de la efectividad de la política vial.

⁷⁶ MIRÓ LLINARES, F. El moderno Derecho Penal Vial y la penalización de la ... ob.cit, pág. 160.

⁷⁷ CÓRDOBA RODA, J. 1978. Aspectos Político-criminales de los delitos de tráfico, RDP, núm. 1-4, pág. 19.

sentido tan extensos que no es objeto de esta investigación, no obstante, sí voy a resumirlo en los aspectos más esenciales para poder distinguirlos de forma clara.

Por un lado, una parte del sector (**opción restrictiva**) muestra su **rechazo a que participe el Derecho Penal en la protección de estos bienes**, así, entre estos autores podemos destacar a Quintano Ripollés, quien entendía que no resultaba correcto sobrepasar el terreno del Derecho Administrativo en esta materia y abogaba fervientemente por volver a la tendencia anterior, esto es a lo administrativo⁷⁸. En la misma línea se pronunciaba Rodríguez Ramos al considerar que el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes debería degradarse a su original naturaleza de puro injusto administrativo⁷⁹. En este sentido, aunque no de forma tan clara, expone Morillas Cuevas que la presencia en el código penal de las conductas típicas relativas al tráfico viario es discutible al presentar más inconvenientes que ventajas. De igual manera, en esta dirección se muestran, Suarez López⁸⁰, Ganzenmüller C., Escudero F., Frigola J.⁸¹ y Peters.⁸²

Por otro lado, otro sector (**opción amplia**) muestra su **conformidad con la intervención del Derecho Penal en materia vial**, así, para Olmedo Cardenete no puede discutirse la necesidad de intervenir con el objeto de prevenir aquellos comportamientos que más gravemente atentan contra la seguridad de las personas en la circulación vial, que de por sí ya es una actividad arriesgada. Dentro de este grupo se incluye a Welzel, quien abogaba por un creciente incremento de los delitos del tráfico cuando se pusiera en peligro el bien jurídico protegido.⁸³ También Cerezo Mir era partidario de incorporar materias viales al

⁷⁸ QUINTANO RIPOLLÉS, A. 1967. *Tratado de la parte especial del Derecho Penal*, T. IV, GIMBERNAT ORDEIG, E. (coord.), Madrid, pág. 480.

⁷⁹ RODRÍGUEZ RAMOS Luís, en prólogo a GÓMEZ PAVÓN Pilar, *El Delito de Conducción bajo la influencia de Bebidas alcohólicas, Drogas Tóxicas o Estupefacientes*, ob.cit., pág. 9. Reafirma su opinión, más recientemente, en: *Delitos contra la seguridad del tráfico*, ob.cit., esp., pág. 879. En el mismo sentido, SERRANO GÓMEZ A, SERRANO MAILLO A, *Derecho Penal*, ob.cit., esp., pág. 738.

⁸⁰ MORILLAS CUEVA L/SUÁREZ LÓPEZ J, *El Delito de Conducción Temeraria en el Código Penal de 1995*, ob.cit., pág. 570.

⁸¹ GANZENMÜLLER C, ESCUDERO F, FRIGOLA J, *Delitos contra la Seguridad del Tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículos a motor*, págs. 47-49.

⁸² PETERS, K. (1959). *Grundfragen der Strafrechtsreform*. Paderborn, pág. 33.

⁸³ WELZEL, H. 1961. *Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte*, Zur Dogmatik der fahrlässigen Delikte, Karlsruhe, págs. 5 y ss.

Código Penal, incluso, hasta el punto de añadir otras infracciones de peligro abstracto.⁸⁴ De igual forma cabe citar a Beristain Ipiña en este raciocinio.⁸⁵

De otro lado, se encuentra una posición intermedia (**opción moderada**), en la que **el Derecho penal debe intervenir, pero reduciéndolo su ámbito de actuación**.⁸⁶ En este sentido Carmona Salgado⁸⁷ plantea una distinción respecto de la técnica de tipificación en relación con la gravedad de la lesión o puesta en peligro del bien jurídico para determinar el área del ordenamiento que se debería hacer cargo. Así, realiza una distinción entre los delitos de peligro (concreto y abstracto), para el cual, se debe limitar para el área administrativa los de peligro abstracto y reservarse para el ámbito penal los de peligro concreto, abarcando aquellos casos de mayor relevancia dado el *carácter subsidiario y ultima ratio* del derecho penal.⁸⁸ También destaca en esta opción Arús⁸⁹ y Baulmann⁹⁰.

Por último, no podemos finalizar sin mencionar la tesis unitaria que defiende que tanto la infracción penal como la infracción administrativa serían sustancialmente idénticas, ya que ambas son manifestaciones de la potestad punitiva del Estado, el cual, a través del contrato social, tutela bienes jurídicos. Ambos fenómenos parten de la misma naturaleza, se acepte o no sin matices la tesis cuantitativa.⁹¹

En la actualidad, esta tendencia a la modernización del Derecho Penal, se plasma en las sucesivas reformas en materia vial donde se ha producido un aumento de la severidad de las penas, se han añadido penas alternativas acumulativamente, se han creado nuevos delitos

⁸⁴ CERZEZO MIR J. 1982. *Problemas Fundamentales del Derecho Penal*, Madrid, Editorial Tecnos, pág. 275. ISBN: 9788430908974.

⁸⁵ BERISTAIN IPIÑA, A. 1979. *Objetivación y finalismo en los accidentes de tráfico. Cuestiones penales y criminológicas*. Madrid, pág. 132.

⁸⁶ ORTOS BERENGUER, E. 2006. La reforma del tratamiento penal de la Seguridad Vial, en: AA.VV., *La Reforma del Código Penal tras 10 años de Vigencia*, Navarra, Editorial Thomson-Aranzadi., págs. 106-107. ISBN: 9788483550823

⁸⁷ CARMONA SALGADO, C. *Delitos contra la Seguridad del Tráfico*, en: COBO DEL ROSAL M. (COORD.), *Derecho Penal Español, PE.*, Madrid, 2005, pág. 797. Igualmente, vid. GÖPPINGER Hans, 1975. *Criminología*. Instituto Editorial Reus, Madrid, pág. 506.

⁸⁸ CARMONA SALGADO, C., *Delitos contra la Seguridad del Tráfico*, en: *Derecho Penal Español*, ob.cit., pág. 795. En el mismo sentido, MORILLAS CUEVA Lorenzo, *Delitos contra la seguridad del tráfico: una preocupada reflexión global*, ob.cit., esp., págs. 434-435. En parecido sentido vid. CÓRDOBA RODA, J. 1978. Aspectos Político-criminales de los delitos de tráfico, En: *RDP*, núm. 1-4, pág. 299.

⁸⁹ BUENO ARÚS, F. 1984. La conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas en el Código Penal Español, en: *Boletín del Ministerio de Justicia*, núm. 1366, págs. 15-17.

⁹⁰ BAUMANN, J. (1961). *Die Verkehrsführung als Ordnungswidrigkeit, Dogma und Praxis in Folgenlose Verkehrsführung als Massenerscheinung, ihre Bekämpfung als Aufgabe für Gesetzgebung*. Polizei und Justiz, Boppard, pág. 179.

⁹¹ GOMEZ TOMILLO, M. - SANZ RUBIALES, I. 2013. *Derecho Administrativo Sancionador. Parte General. Teoría General y Práctica del Derecho Penal Administrativo*, ob. cit. Págs. 91-114.

e incluso han regresados otros que estuvieron presentes en anteriores códigos penales y se eliminaron de los mismos ⁹². Ello, como argumentan autores como Tamarit no ha tenido como consecuencia una reducción del fenómeno, algo que ya se había pronosticado desde diversos sectores académicos y profesionales.⁹³ Por ello, muchos son los autores que han puesto en cuestión la utilización del código penal como principal instrumento para prevenir este tipo de delitos, por lo que surge la duda, de si su utilización como instrumento preventivo cumple o no su función.

2.6. COROLARIO

- Con el paso del tiempo, los avances tecnológicos y las nuevas actividades industriales han emergido en la sociedad **nuevos peligros** que afectan a la colectividad y que son difíciles de prever.
- **Como respuesta a esta sociedad de riesgo** el Estado ha utilizado el Derecho penal como instrumento para combatirlos, fenómeno conocido como “**expansión del Derecho Penal**”, sin embargo, se ha criticado por un sector doctrinal al entender vulnerado los principios informadores del propio DP como los “principios de subsidiariedad y ultima ratio”.
- Esta tendencia a la modernización del Derecho penal, se plasma en las sucesivas reformas en materia vial donde se ha producido un aumento de la severidad de las penas, se han añadido penas alternativas acumulativamente, se han creado nuevos delitos, pasando de utilizar el Derecho Penal para castigar delitos de resultado a incluir delitos de peligros.
- A consecuencia del adelantamiento de la barrera penal, se han tipificados en el Código Penal comportamientos recogidos en infracciones de tráfico al objeto de castigar conductas peligrosas que pueden originar graves daños para bienes jurídicos personales. Esto ha originado diversas críticas, al entender que no existe una diferencia material entre lo que merece un reproche penal o uno administrativo y que la sanción por peligro estadístico o presunto está justificada para el ámbito administrativo, pero no para el penal.

⁹² VARONA, D. 2008. *El después de la sentencia: El papel reeducador de la justicia*, V Foro contra la violencia vial., págs. 3 y ss.

⁹³ TAMARIT, J. 2007. Política criminal con bases empíricas en España. En: *Política Criminal*, 3, pág. 7 y ss.

3. ANÁLISIS ESTADÍSTICOS

En este tercer apartado se analizan los delitos contra la seguridad vial (recogidos en los art. 379 a 385 de nuestro vigente código penal y que según el INE son los que más se cometieron en el año 2016 con un 23,8% de incidencias⁹⁴) desde un punto de vista estadísticos, relacionándolo con varios factores presentes en nuestra realidad social al objeto de comprender la creciente preocupación que ha llevado a los legisladores a adelantar las barreras del derecho penal sobre todo con la reforma del año 2007.



Fuente: INE

Para este análisis se dividirá el capítulo tercero en varios apartados donde se recogerán los principales datos a tener en cuenta en la producción de un siniestro vial (cifras de accidentes, víctimas, fallecidos...) para ello, se acudirán a diversos anuarios estadísticos de fuentes oficiales y se confeccionarán tablas y gráficas para una mejor comprensión.

Posteriormente, se dedicará otro apartado al estudio de varios factores presentes en los accidentes de tráfico y que son relevantes en el estudio de los delitos contra la seguridad vial como son la velocidad, el consumo de alcohol y drogas.

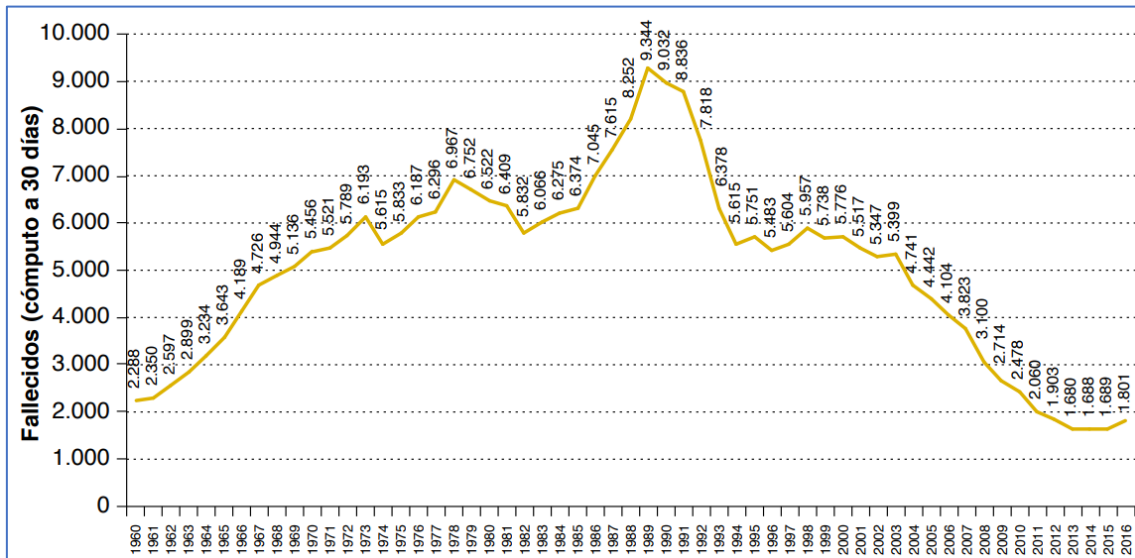
A continuación, se extraen datos y estadísticas relacionadas con los delitos contra la seguridad vial desde el ámbito policial, judicial, y penal, al objeto de mostrar las evoluciones de las personas detenidas e investigadas por estos delitos, las diligencias instruidas, así como

⁹⁴ La Estadística de Condenados: Adultos y la Estadística de Condenados: Menores, se elaboran a partir de la información del Registro Central de Penados y del Registro Central de Sentencias de Responsabilidad Penal de los Menores respectivamente, ambos de titularidad del Ministerio de Justicia.

las penas impuestas. También se va a examinar individualmente cada delito contra la seguridad vial confrontando estos resultados con el conjunto de todos ellos, presentando de forma gráfica la ponderación que cada uno de ellos tiene en relación a los demás.

3.1. ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Evolución de fallecidos en los accidentes de tráfico desde 1960-2016



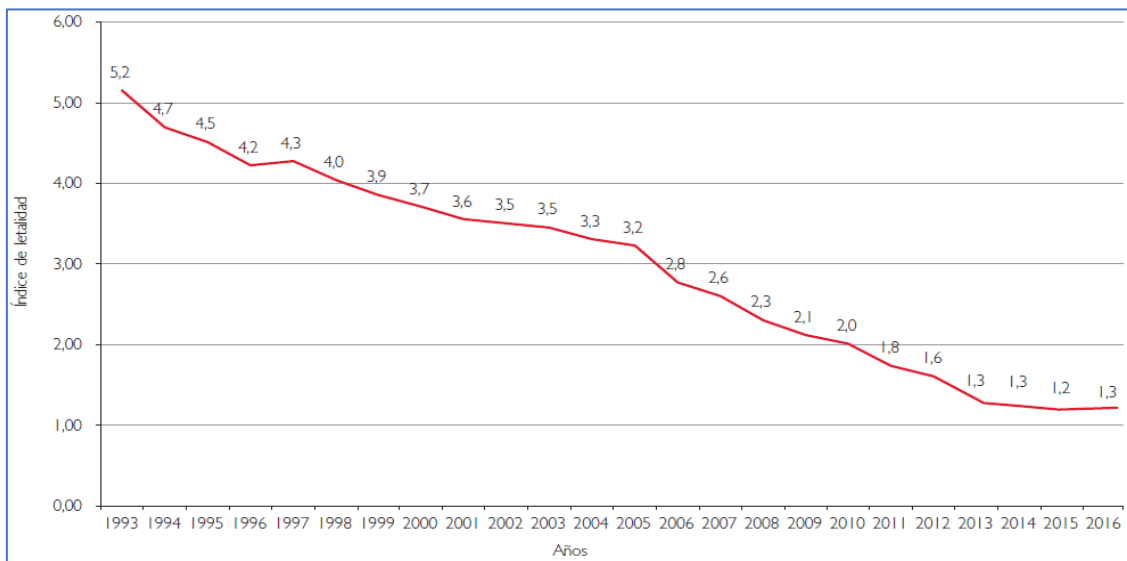
Fuente: Anuario estadístico del ministerio del interior 2016, pág. 696.

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas muestra periodos diferenciados: en las décadas de los años 60, 70 y 80 se observa un crecimiento, estos datos son verdaderamente desproporcionados en la actualidad, pero por entonces se consideraba normales y que era el precio que debía pagar la sociedad por asumir esta modernización. En el año 1989 se produjo el pico máximo de mortalidad por accidente de tráfico en España con 9.344 fallecidos, estos siniestros viales representaban un problema de salud pública al experimentar el incremento más elevado en tasas de mortalidad.⁹⁵ A partir de los 90 se observa un periodo de descenso, de forma que en cuatro años se produce una reducción del 33%. Entre 1995 y 2003 no se observa una tendencia definida ($\pm 5\%$) y a partir del año 2004 hasta el 2013 se vuelve a producir un periodo de descenso continuado alcanzando el valor mínimo de la serie histórica con 1680 fallecidos. A partir de este año se observa cierta estabilización en cuanto al número de víctimas mortales se refiere, no obstante, en el año 2016 se ha incrementado un 7% respecto al año anterior documentándose un total 1.810 fallecidos.

⁹⁵ MONTORO GONZÁLEZ, L., BAÑULLS EGEDA, R. y TEJERO JIMENO, P. 1995. Los accidentes de tráfico como problema de salud pública. En: *Cuadernos de la Guardia Civil: La Guardia Civil en defensa de la vida*, N.º 12, págs. 66 a 67.

Con estos datos podríamos decir, que las políticas legislativas en materia de seguridad vial dieron sus frutos y se ha conseguido reducir el número de fallecidos, pero estaríamos obviando otras variables, pues como hemos descrito en el primer capítulo, en los accidentes de tráfico influyen tres factores (humano, vía y el vehículo). Teniendo en cuenta que al principio de la serie histórica los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, así como el estado de las carreteras no eran los que actualmente existen, pues con el trascurso del tiempo y especialmente en los últimos años han experimentado una mejora notablemente, sería injusto atribuirles todo el mérito ya que solo se estaría teniendo en cuenta las cifras de fallecidos y no de accidentes. Del mismo modo, habría que tener en cuenta el crecimiento del parque automovilístico, pues cuanto mayor es el número de vehículos que comparten las vías públicas, mayor es la probabilidad de sufrir algún siniestro, por consiguiente, es necesario mostrar las cifras de letalidad de los accidentes de tráfico.

Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos / n.º de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2016



Fuente: DGT Principales cifras de siniestralidad. España 2016. Pág. 27.

A continuación, se expone una serie histórica de números de fallecidos, heridos (leves y graves) y de accidentes con víctimas para luego poder analizarla y extraer información. De este modo, tenemos más datos para poder evaluar si las medidas legislativas elaboradas han sido o no eficaz y sobre todo necesaria en la política criminal operada sobre los delitos de peligro abstracto, pues como hemos mencionado anteriormente, si solo tenemos en cuenta el número de fallecidos, estaríamos obviando otros factores, ya que en la serie, se observa como la tendencia general a excepción de los últimos años es a la disminución de fallecidos, sin embargo esto no quiere decir que también lo hagan los

accidentes de tráfico, sino que debido a las mejoras de seguridad se ha disminuido la letalidad disminuyendo la tasa de mortalidad y aumentando la de heridos.

<i>Años</i>	<i>Accidentes con víctimas (heridos y muertos)</i>	<i>Total</i>	<i>Heridos leves</i>	<i>Heridos graves</i>	<i>Muertos</i>
1993	79.925	123.571	80.365	36.828	6.378
1994	78.474	119.331	79.725	33.991	5.615
1995	83.586	127.183	85.833	35.599	5.751
1996	85.588	129.640	90.258	33.899	5.483
1997	86.067	130.851	91.332	33.915	5.604
1998	97.570	147.334	106.713	34.664	5.957
1999	97.811	148.632	111.011	31.883	5.738
2000	101.799	155.557	122.017	27.764	5.776
2001	100.393	155.116	123.033	26.566	5.517
2002	98.433	152.264	120.761	26.156	5.347
2003	99.987	156.034	124.330	26.305	5.399
2004	94.009	143.124	116.578	21.805	4.741
2005	91.187	137.251	110.950	21.859	4.442
2006	99.797	147.554	122.068	21.382	4.104
2007	100.508	146.344	123.226	19.295	3.823
2008	93.161	134.047	114.459	16.488	3.100
2009	88.251	127.680	111.043	13.923	2.714
2010	85.503	122.823	108.350	11.995	2.478
2011	83.027	117.687	104.280	11.347	2.060
2012	83.115	117.793	105.446	10.444	1.903
2013	89.519	126.400	114.634	10.086	1.680
2014	91.570	128.320	117.058	9.574	1.688
2015	97.756	136.144	124.960	9.495	1.689
2016	102.362	140.390	130.635	9.755	1.810

Tabla elaborada a partir de los anuarios de accidentes de la DGT y anuario del 2016 Mir⁹⁶

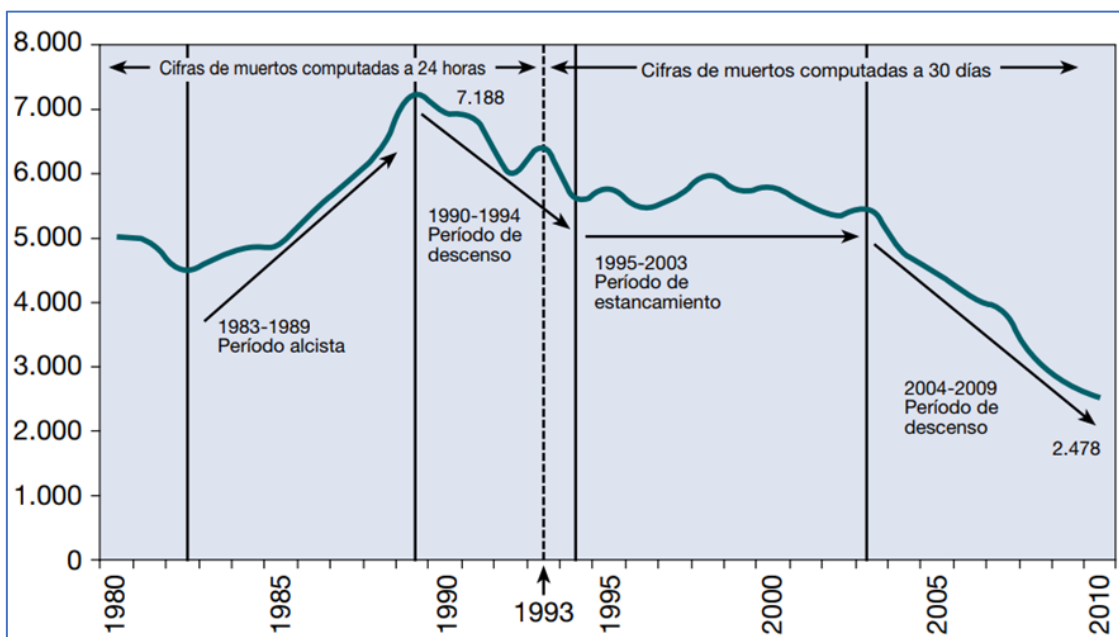
Como se puede observar, **la tendencia es a disminuir los números de fallecidos y heridos graves a excepción de los últimos años** (marcados en amarillo). En cuanto a los heridos leves y al número de accidentes se advierte una oscilación a lo largo de este siglo, no obstante, si no fijamos en los años anteriores al 2007, momento en que se produjo la reforma de los delitos contra la seguridad vial de más calado en lo que llevamos de siglo se

⁹⁶ El cómputo de muertos se realiza a 30 días. Desde 1993 a 2010, el cómputo de fallecidos se realiza a 30 días como resultado de la aplicación de los factores correctores deducidos del seguimiento real de una muestra representativa de heridos hospitalizados. A partir de 2011 se utiliza una nueva metodología utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles para el cálculo de fallecidos a 30 días.

A partir del año 2014 los heridos graves pasan a denominarse heridos hospitalizados y los heridos leves, heridos no hospitalizados.

refiere, la tendencia era decreciente con la salvedad del año 2006 que se invirtió esta inclinación, comenzando de nuevo a descender en el año 2010 y siguientes hasta el año 2014 donde repunta de nuevo. También hay que marcar como nota destacada, el aumento del número de accidentes que ha tenido lugar en los últimos dos años incrementándose el número de víctimas respecto al año 2011 donde se había logrado llegar al mínimo de esta serie histórica.

Evolución del número de muertos en accidentes de circulación



Fuente: Anuario estadístico 2010 del Ministerio de Interior. Anexo sobre accidente de circulación con víctima, pág. 3.

Si sólo tuviésemos en cuenta el número de fallecidos, como hace la DGT en estas gráficas, puede observarse un período alcista (1983-1989) lo que propicia en el marco de las políticas públicas española, la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, como antecedente del actual Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (se presentaría en 1979 un Programa Nacional de Seguridad Vial para el año 1980, que pasaría a convertirse, a partir del año 1989, en un Plan de carácter anual).

En el año 1989 se produce el máximo histórico de muertos, lo que lleva a la elaboración de la ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial⁹⁷, a la vez que se realizaban actuaciones diversas recogidas en el programa del Plan Nacional de Seguridad Vial, ante la necesidad de reducir las tasas de accidentes y víctimas en carretera,⁹⁸

⁹⁷ Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

⁹⁸ MINGORANCE SÁNCHEZ, J. A. 2017. La seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica. En: *Revista de Derecho UNED*, núm. 20, pág. 5.

con el propósito de promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes debido a los trágicos índices de siniestralidad. A partir de estas medidas se reducen las cifras de fallecidos en accidentes de circulación.

Posteriormente, se elaboran distintos reglamentos y leyes con un descenso leve de estos valores donde cada año aún seguían cobrándose la vida de más de 5.000 personas en accidentes de circulación. Después, con la aparición del reglamento general de circulación y otras normativas hay un descenso de índices mortales y finalmente con la entrada del carnet por puntos en 2006 se mejoraron las cifras hasta alcanzar en 2013 el mínimo histórico.

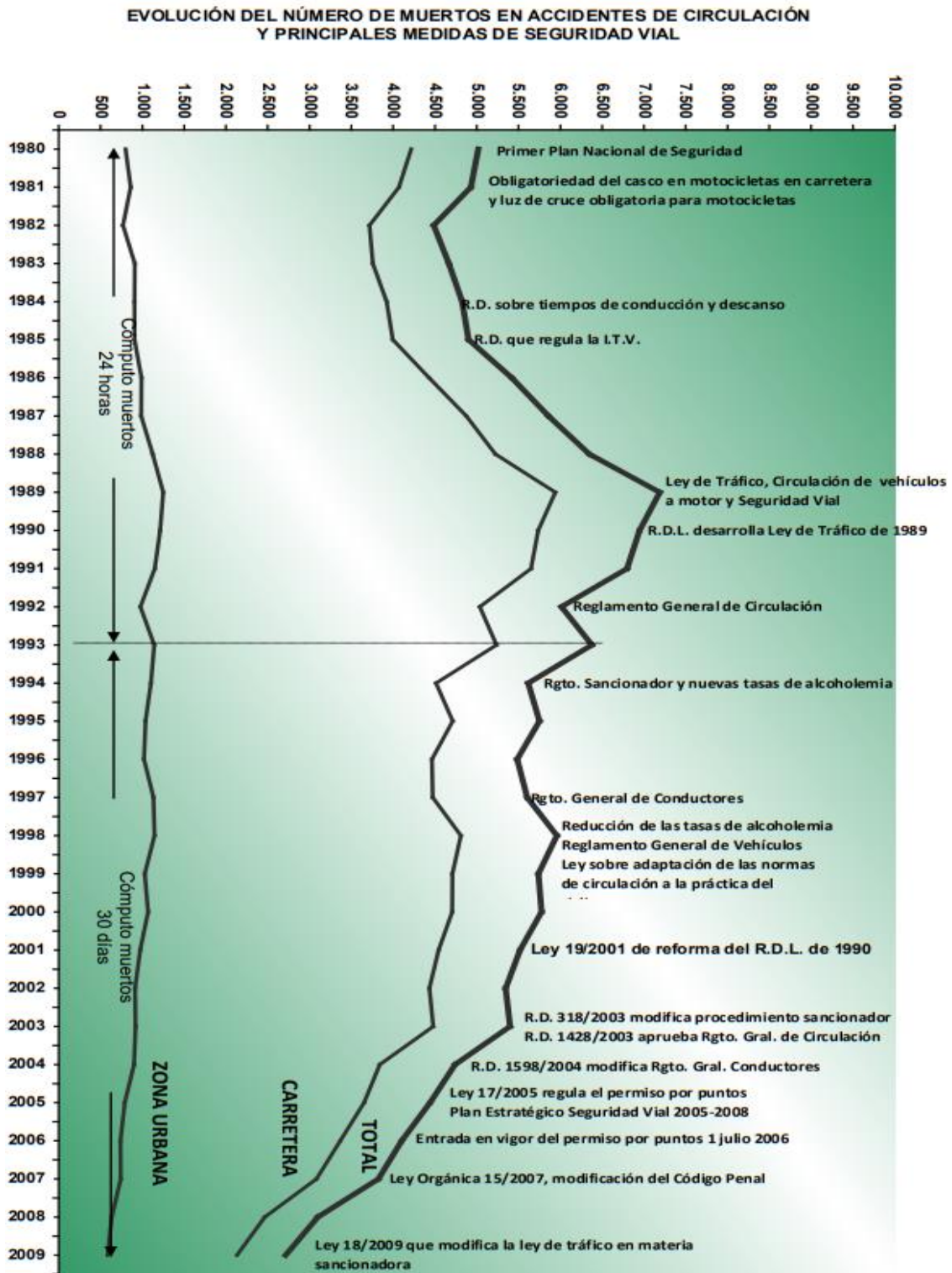
De esta gráfica se pueden extraer varias conclusiones: la primera, el descenso que se produce en el número de fallecido desde la aparición de la ley de tráfico, en segundo lugar, tanto el reglamento general de circulación como otras estrategias en seguridad vial destacando la inserción del carnet por puntos, influyeron positivamente en la reducción de estos valores, en tercer lugar, aunque en el gráfico no aparece las cifras posteriores, se siguen reduciéndose hasta el 2013, destacando a parte de las normativas ya mencionadas, la ley 18/2009 y la agravación de las sanciones. Finalmente, se distingue un repunte en las cifras de mortalidad lo que ha propiciado para algunos la hora de un nuevo cambio.

A continuación, expondré varios datos interesantes para el tema de nuestra investigación. En primer lugar, en el año 1999 se cambió la tasa de alcohol en aire espirado desde 0,4 mg/l a 0,25 mg/l y en el año 2012 se planteó modificar la normativa y reducir la tasa a cero, aunque finalmente no prosperó, aun así, en los años posteriores no hubo un descenso considerable de la tasa de mortalidad estando todavía por encima de los 5.000 fallecidos.

En el año 2003, se produce un endurecimiento de las penas en los delitos contra la seguridad del tráfico del código penal percibiéndose una reducción tanto de la mortalidad como de los accidentes de tráfico, no obstante, se debe tener en cuenta que junto a esta reforma penal coexisten otras medidas en el ámbito administrativo que ya se ha reseñado y por tanto es difícil atribuirle qué porcentaje de mérito tiene en la prevención de accidentes mortales.

Igualmente, en el año 2007, se produce una de las últimas reformas más puntera en cuanto a delitos contra la seguridad vial se refiere endureciendo las penas y ampliando el catálogo de delitos. Puede visualizarse la tendencia decreciente que se inició en el año 2003, sin embargo, hay que cuestionar, al menos en cuanto a estas cifras señaladas, la conveniencia la de la misma, pues ya había una decadencia en el número de muertos truncada únicamente

en el año anterior a la reforma del 2007 si atendemos al número de accidentes de tráfico. Igual que pasa con la anterior reforma, ésta también coexiste con otras políticas viales que tuvo lugar en esa época, siendo imposible otorgarle unas cifras cuantitativas de provecho al precepto penal respecto al administrativo acentuado por la tendencia decreciente que se había iniciado.



Fuente: DGT, Anuario estadístico de accidente del 2009. Pág. 43.

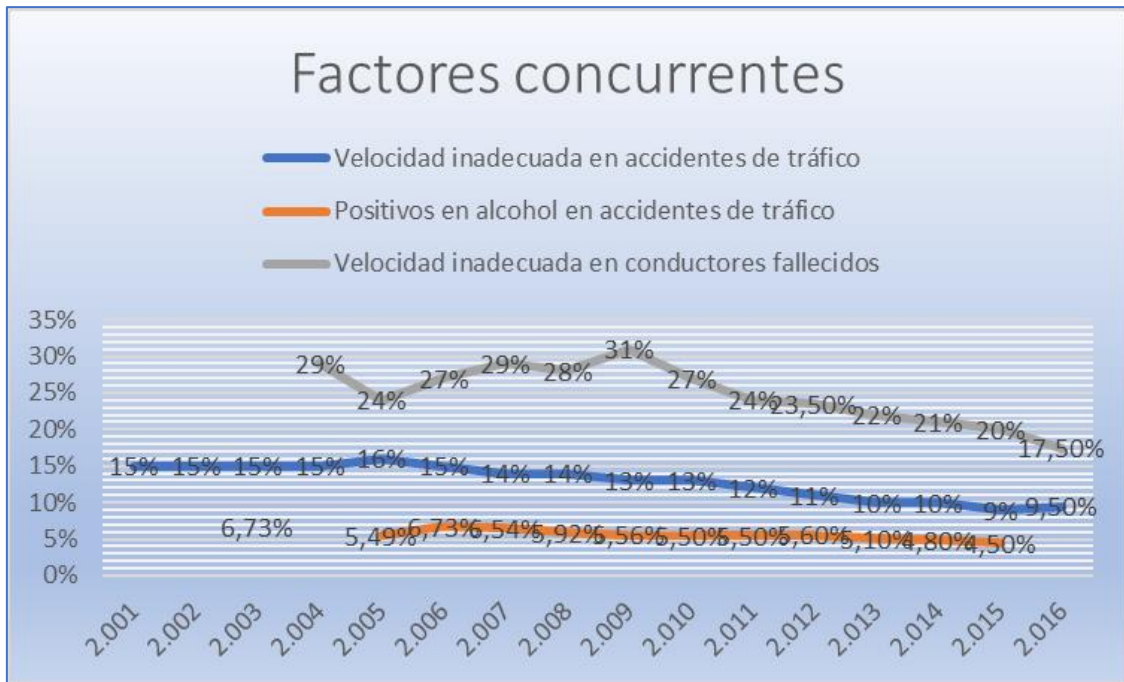
En definitiva, estos datos no son concluyente para determinar el grado de influencia que tuvo las reformas del código penal en materia de seguridad vial pues participan diversos factores en las cifras indicadas que bien no se ha tenido presente o bien no se han individualizado para poder compararlas correctamente. Así, como se ha destacado anteriormente, no se consideraron las mejoras de las carreteras y de los sistemas de seguridad de vehículos, tampoco se ha tenido en cuenta la variación del parque de vehículos (pág. 13) y el aumento de desplazamientos, variables que aumenta la probabilidad de accidentes, y lo más importante, no hay datos estadísticos que comparen de forma directa, los accidentes de tráfico con el consumo de alcohol o drogas, así como la conducción a altas velocidades.

3.2. FACTORES CONCURRENTES

A continuación, se inserta una tabla con datos que se ha podido extraer de las estadísticas de la DGT con el fin de poder comparar los valores medidos en las mismas condiciones. Una de las dificultades que me he encontrado, ha sido poder localizar datos de mediciones en semejante contexto de un año para otro, pues en las estadísticas, hay años en que se mide distintas variables (el consumo de alcohol en una muestra de fallecidos, el consumo de alcohol en controles preventivos, consumo de alcohol en infracciones, consumo de alcohol en accidentes de tráfico... así como la velocidad inadecuada en accidentes de tráfico, infracciones o en muestras de fallecidos, heridos...) y no coinciden las condiciones en que las variables fueron medidas. Aún más difícil fue la búsqueda de datos relacionados con el consumo de drogas, pues a principio del 2000 no aparecen datos y posteriormente con los programas DRUIG 2008, DRUIG 2013 y EDAP 2015 se han encontrado referencia, aunque difiere de la prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles tomadas del Instituto Nacional de Toxicología.

Por último, en cuanto a las estadísticas mostradas, hay que tener en cuenta que cuando los conductores implicados en accidente resultan fallecidos o heridos de gravedad, el test de alcohol en aire espirado es imposible o muy difícil de realizar.

Con todo ello he agrupado como índice de medida, la velocidad inadecuada, así como positivos de alcohol en accidentes de tráfico ya que, en ambas magnitudes, la he podido encontrar en casi todas las estadísticas anuales. Posteriormente añadiré algunas gráficas sobre estos factores, pero en períodos determinados para finalizar el análisis.



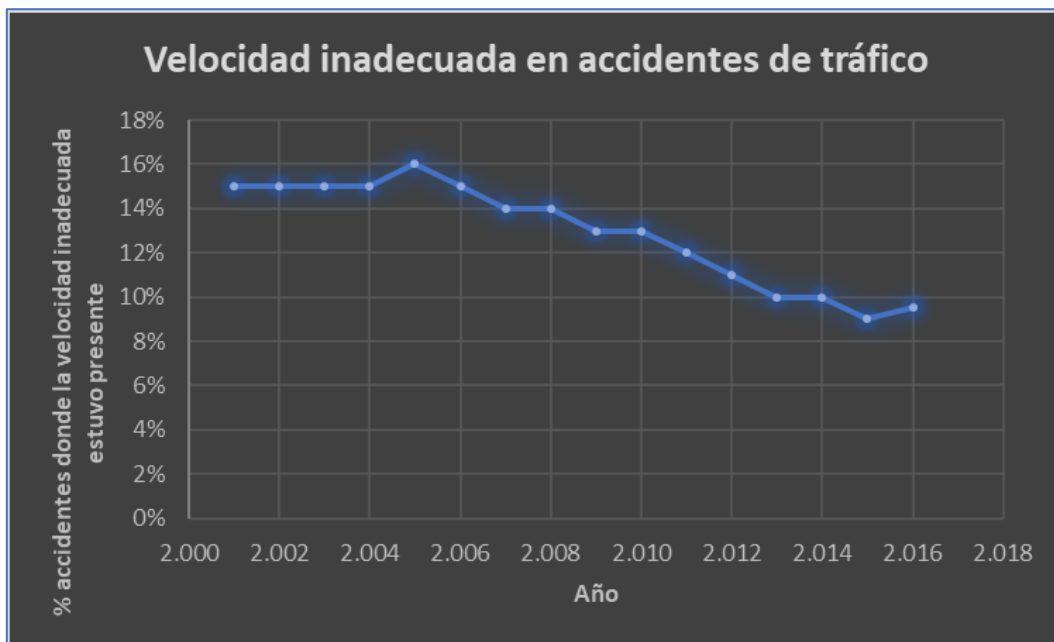
Elaboración propia a partir de los datos DGT

Año	Factores concurrentes en accidente de tráfico	
	Velocidad inadecuada	Positivos en alcohol
2001	15%	-
2002	15%	-
2003	15%	6,73%
2004	15% (29%)	-
2005	16% (24%)	5,49%
2006	15% (27%)	6,73%
2007	14% (29%)	6,54%
2008	14% (28%)	5,92%
2009	13% (31%)	5,56%
2010	13% (27%)	5,5%
2011	12% (24%)	5,5%
2012	11% (23,5%)	5,6%
2013	10% (22%)	5,1%
2014	10% (21%)	4,8%
2015	9% (20)	4,5%
2016	9,5% (17,5%)	(25%)

Tabla de elaboración propia a partir de los datos de las principales cifras de siniestralidad en España de la DGT. Entre paréntesis, el porcentaje de accidentes mortales.

3.2.1. Velocidad

La tendencia, como puede visualizarse en la tabla, es a la disminución de este factor con el paso del tiempo. No obstante, los fallecidos en accidente en donde la velocidad fue un factor concurrente aumentaron en 2006, 2007 y 2009.



Gráfica elaboración propia. Fuente DGT

3.2.2. Alcohol y drogas

Respecto al alcohol puede observarse similar tendencia, hay un leve incremento al inicio de la serie y con el transcurso del tiempo su influencia en los accidentes de tráfico ha ido en descenso.



Gráfica elaboración propia. Fuente DGT

En referencia a las drogas, no he podido extraer valores comparables, así que se analizarán a continuación, pero desde otro punto de vista, no como serie histórica donde se correlaciona el consumo de drogas en la conducción con los accidentes de tráfico.

3.3. JUSTIFICACION DE LAS REFORMAS

En este apartado voy a recopilar los datos referentes al año de las reformas penales del 2003, 2007 y 2010 así como los años anterior y posterior a cada una de ellas, además, añadiré el último año del que se disponen datos para ver la tendencia actual.

Comenzamos por comparar el número de accidentes que ha tenido lugar en estos años mediante una gráfica de barra, pues así se consigue una mejor visualización de este fenómeno y posteriormente se hará lo mismo con las cifras de víctimas, incluyendo tanto aquellas calificadas como leves, graves y fallecidas.

Por último, atendiendo a estas gráficas y el resto de datos que ya han sido aportado, realizaré una valoración de las reformas penales en cuanto al crédito obtenido en la seguridad vial.

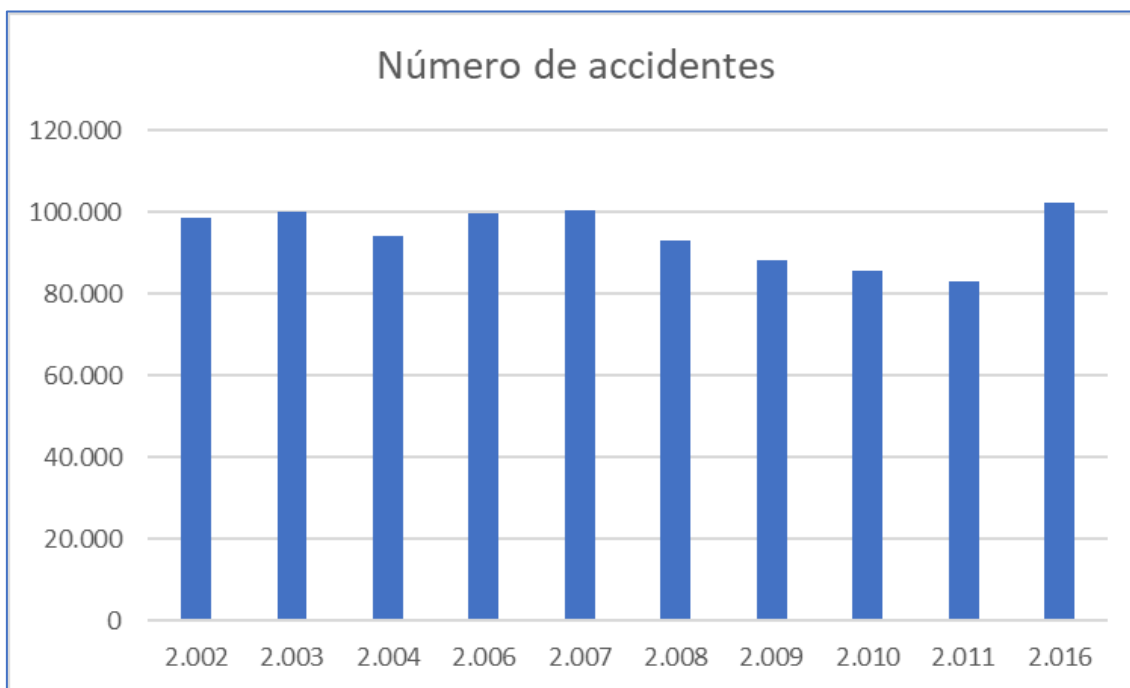


Gráfico de elaboración propia. Fuente DGT

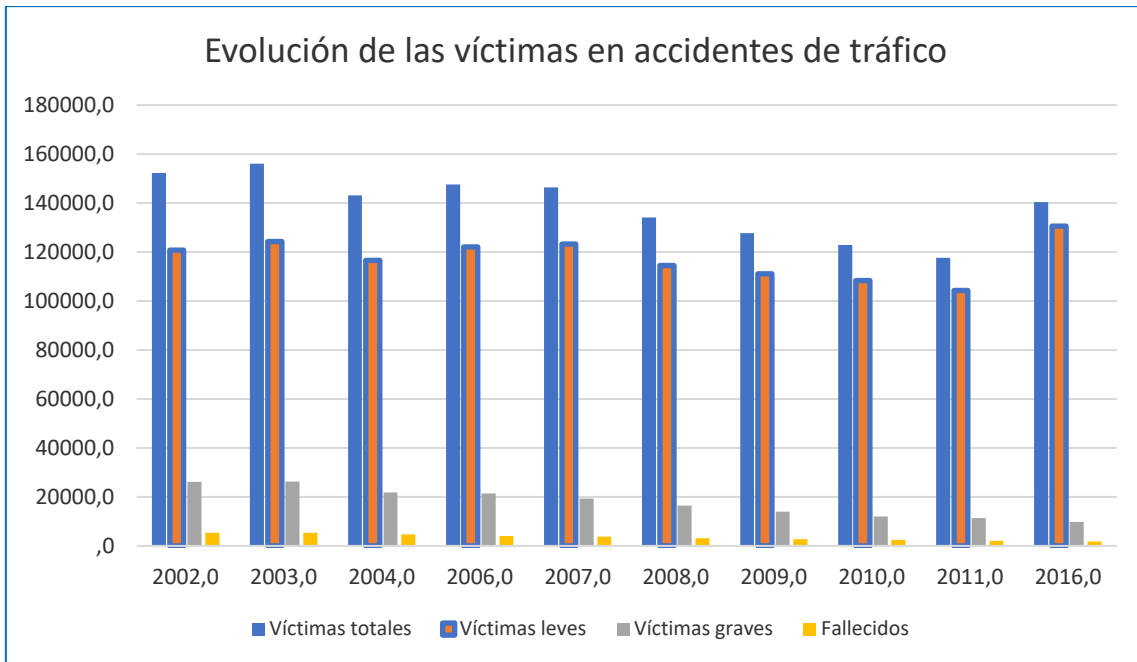
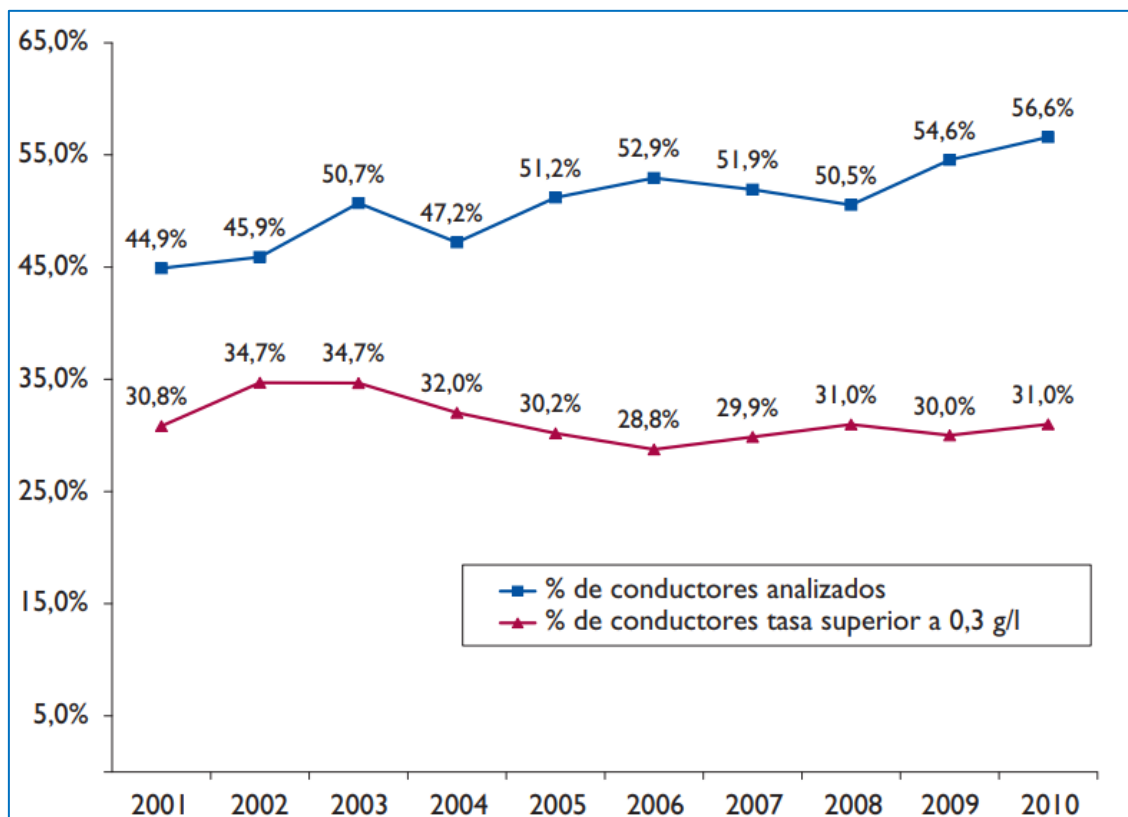


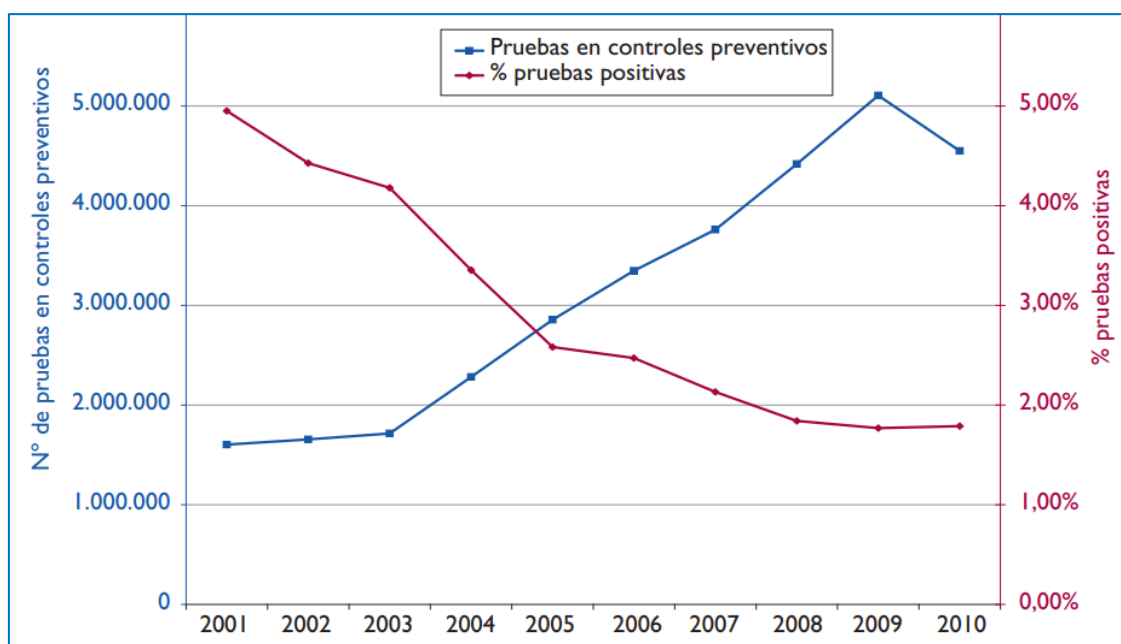
Gráfico de elaboración propia. Fuente DGT

3.3.1. Reforma del Código Penal del 2003

Conductores fallecidos a los que se le ha realizado análisis toxicológico



Fuente: Principales cifras de siniestralidad del 2011, pág. 43.

Controles realizados por la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Fuente: Principales cifras de siniestralidad 2011, pág. 43.

De los datos analizados se observa que no supuso ninguna mejora en cuanto a porcentajes de accidentes de tráfico en el que estaba presente la velocidad en la conducción llegando a incrementarse en un 1% en el año 2005.

Respecto al factor consumo de alcohol en el conductor hay una disminución en los años siguientes, pero de nuevo en 2006 se alcanza la misma tasa. Sin embargo, si nos fijamos en el número de fallecidos que dieron positivo en alcoholemia si se aprecia una reducción del porcentaje, esto puede apreciarse mejor en las dos gráficas siguientes.

En cuanto a controles preventivos de alcoholemia se ha producido una reducción en el número de positivos aun cuando se ha aumentado el número de controles, en este aspecto se ha conseguido el objetivo de “prevenir” aunque también hay que señalar la participación que ha tenido las demás políticas viales en este descenso.

3.3.2. Reforma del Código Penal del 2007.

La LO 15/2007 centró la atención en la velocidad, el alcohol y la conducción sin permiso de conducir. La justificación de esta selección de factores fue doble: por un lado, se tuvo en cuenta los datos estadísticos sobre siniestralidad vial, constatado el elevado índice de siniestros asociados a la velocidad (inadecuada) y al consumo de alcohol. Por otro lado, se consideró necesario reforzar la eficacia del permiso por puntos, mediante la intervención penal y se introdujo el delito de conducción sin permiso extendiéndose su ámbito de aplicación a otros supuestos sin la autorización administrativa: cuando se ha privado del

permiso, temporal o definitivamente, por decisión judicial o cuando el sujeto no ha obtenido nunca el permiso o la licencia de conducción.

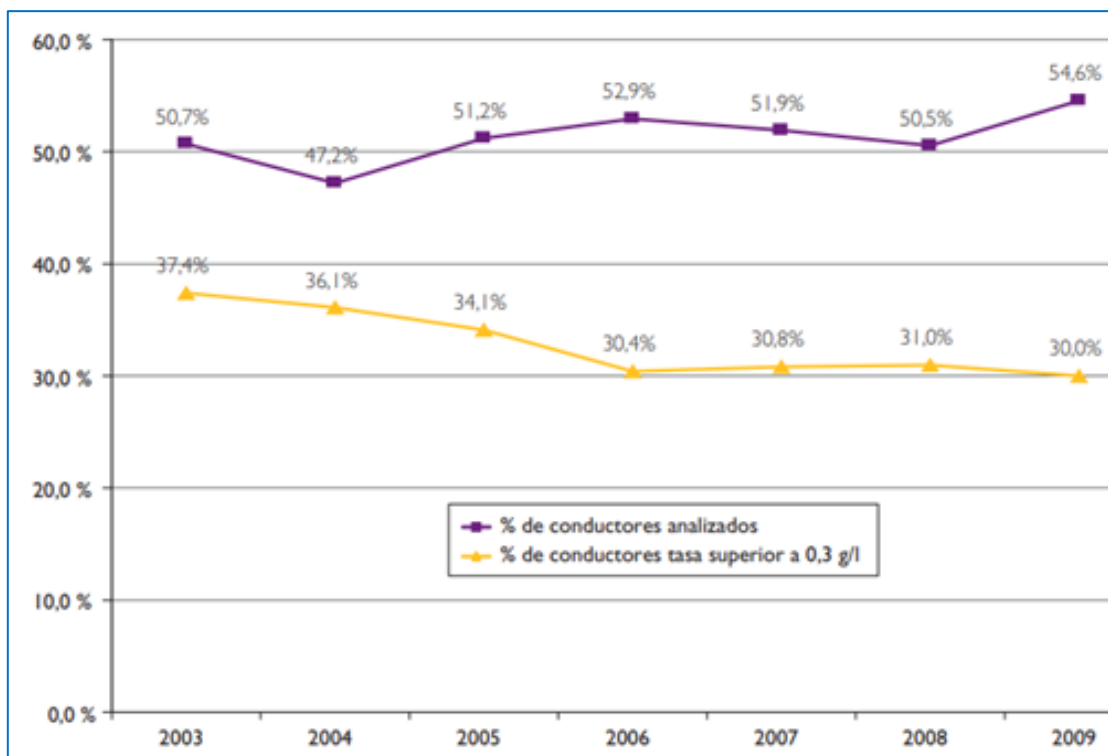
Si observamos la gráfica expuesta al inicio de este apartado, esta reforma continua con la línea decadente de víctimas y accidentes de tráfico. Sin embargo, la cuestión aquí es determinar cuál fue el motivo de ella, pues si obedece a la cifra de fallecidos, ya hubo una reducción considerable desde el año 2.003 (5.399) al 2007 (3.823). Si por el contrario se basó en el número de accidentes, si puede visualizarse un aumento tanto en el año 2006 como en el 2007 alcanzando las cifras del año 2003, razón por la cual el legislador podría haber optado por esta política criminal escogiendo el Derecho penal como herramienta, cuando existía la posibilidad de continuar con una política alternativa, sustentada en el Derecho administrativo, más con la sanción de la Ley 17/2005 (regula el permiso y la licencia de conducción por puntos), que servía para concienciar y disuadir a los conductores de cometer infracciones más graves.

En referencia a los factores de velocidad inadecuada y positivos en alcoholemia asociados a los accidentes de tráfico se advierte una disminución de su influencia en los siniestros viales, sin embargo, repunta el índice de consumo de alcohol en conductores fallecidos en accidentes de tráfico. Tras la reforma, según la tabla elaborada, la influencia del alcohol y la velocidad en los accidentes de tráfico fue en descenso. No obstante, en la gráfica mostrada más arriba donde se relaciona el número de fallecidos con tasas superiores a 0,3 g/l, evidencia que la reforma no supuso ninguna mejora en cuanto a cifras de mortalidad, sin embargo, si continuó la línea descendente en cuanto a factor disuasorio puesto que aun habiendo un aumento en el número de pruebas de controles aleatorios se mantuvo en descenso el número de pruebas positivas.

Según otros estudios realizado⁹⁹ se observa que el descenso del consumo de alcohol es progresivo en las tres ediciones del estudio, mientras que para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en la última edición de 2015 donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

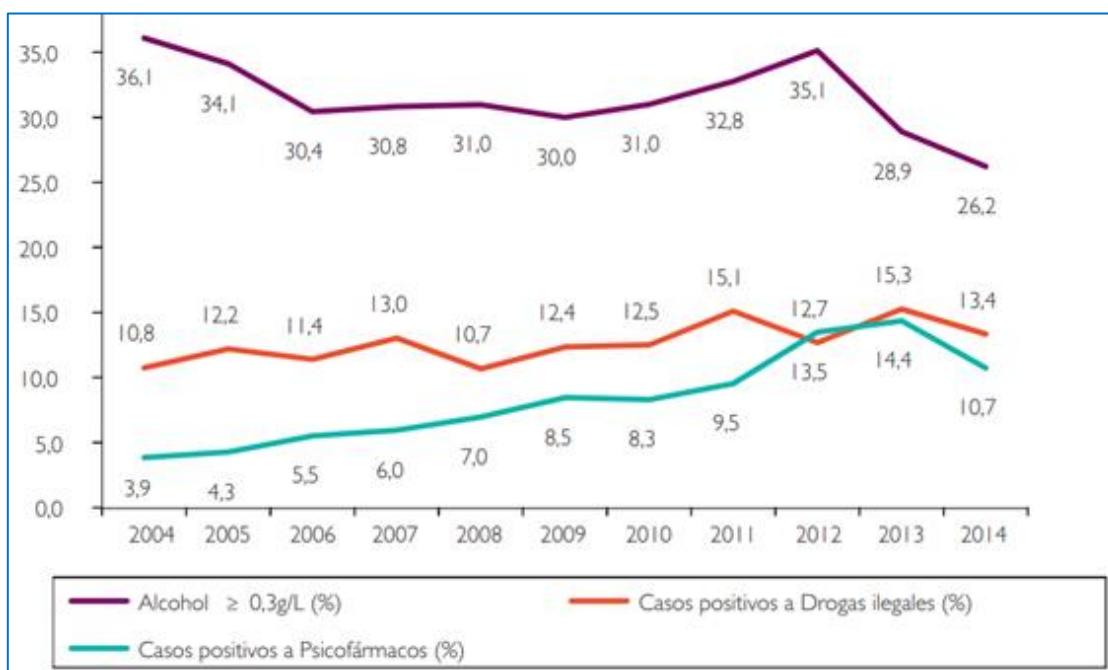
Conductores fallecidos a los que se le ha realizado análisis toxicológico

⁹⁹ Vid DRUID 2008, 2013 Y EDAP 2015. Los resultados obtenidos en los años 2008-9 y 2013 se basan en los criterios de positividad establecidos en su momento para los estudios epidemiológicos incluidos dentro del proyecto europeo DRUID, en tanto que el EDAP¹⁵ utiliza los criterios actualmente vigentes en la norma española, que transcriben el principio de tolerancia cero. Por tanto, los valores de prevalencia de consumo utilizados para la comparación difieren de los mostrados en las estadísticas anteriores.



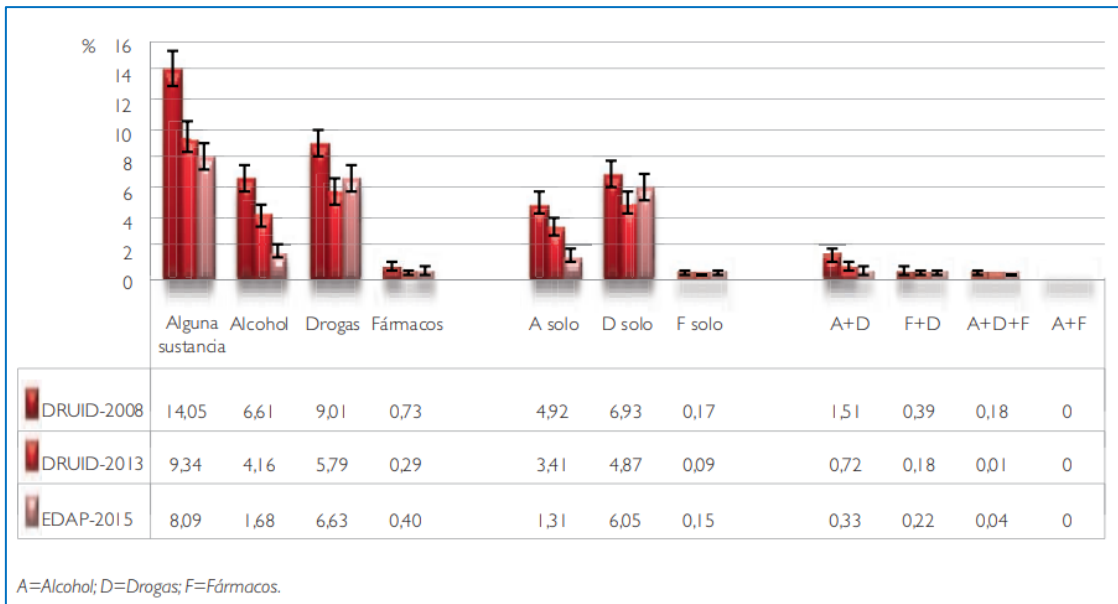
Fuente: DGT, Principales cifras de siniestralidad. España 2009, pág.46.

Evolución de la prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles. España, 2004-2014 (%). Conductores fallecidos.



Fuente: DGT. Principales cifras de siniestralidad vial. España 2014, pág. 148.

Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)



Fuente: DGT, principales cifras de siniestralidad en España 2015, pág. 145.

En la gráfica de prevalencia de consumo de sustancias psicoactiva en conductores fallecidos puede apreciarse un aumento del consumo de psicofármacos manteniéndose estable el consumo de drogas ilegales. Ésta última había disminuido en el año anterior a la reforma incrementándose levemente durante el año de la reforma y siguiendo en aumento posteriormente. En cuanto a los fallecidos con tasas de alcohol >0.3 g/l, baja al año siguiente pero luego vuelve a ascender manteniéndose en valores iguales o superiores a los valores que habían antes de la reforma penal. Por tanto, se pone en entredicho la eficacia de ésta última reforma penal en la prevención de los riesgos asociados a la velocidad, el alcohol y las drogas.

3.3.3. Reforma Código Penal del 2010.

Esta reforma buscó mitigar el rigor punitivo de los delitos tipificados en los arts. 379, 383, 384 y 385 CP e introdujo una cláusula de atenuación atendiendo a la entidad del riesgo causado y demás circunstancias. Por tanto, parece que el legislador reconoce un exceso en su anterior regulación y busca una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto.

Las estadísticas muestran un descenso del número de fallecidos en siniestros viales, así como la menor influencia del alcohol y la velocidad en los accidentes de tráfico. Parece lógico que logrado el objetivo de concienciar a los conductores acerca de los riesgos de la velocidad, el consumo de alcohol y de drogas, de la necesidad de obtener un permiso o licencia y mantener su vigencia como prueba de la capacitación y preparación para realizar esta actividad, ya se puede prescindir, o como mínimo, mitigar la dureza de la pena de prisión,

a corto plazo al menos la pena más eficaz del sistema, manteniendo el resto de penas alternativas para no bajar la guardia en la prevención de la siniestralidad vial.

3.4. ESTADÍSTICAS JUDICIALES

Evolución de las diligencias previas y urgentes.

<i>Diligencias previas/urgentes</i>								
<i>Años</i>	<i>Art. 379.1</i>	<i>Art. 379.2</i>	<i>Art. 380</i>	<i>Art. 381</i>	<i>Art.383</i>	<i>Art.384</i>	<i>Art. 385</i>	<i>Total</i>
2004	-	38.919	1.641	91	2015		1.770	44.436
2005	-	30.246	1.888	178	954		1.187	34.453
2006	-	34.373	1.514	100	670		1.037	37.697
2007	-	39.798	1.329	138	1.155		1.506	43.923
2008	789	53.750	1.221	125	1.337	29.548	985	87.755
2009	1.542	56.138	2.673	285	2.277	46.753	890	110.558
2010	805	71.181	2.901	402	1.977	32.405	740	110.411
2011	1.063	84.352	3.058	313	2.087	49.267	510	140.650
2012	1.003	73.778	2.799	315	2.087	37.993	535	118.186
2013	1.021	72.430	2.587	318	2.070	36.017	411	114.854
2014	752	69.340	2.384	204	1.884	33.883	396	108.843
2015	818	61.346	2.310	190	1.550	31.231	482	97.927
2016	902	61.177	2.658	204	1.583	31.262	417	98.203

Elaboración propia a partir datos Fiscalía General del Estado

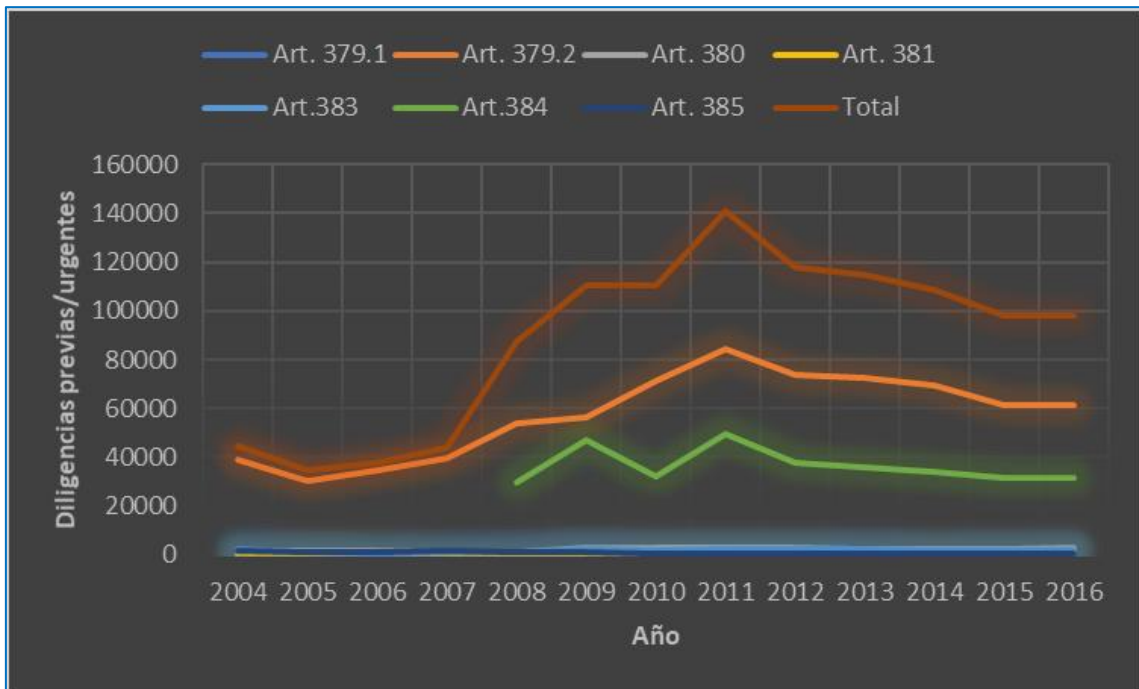
Las cifras marcadas en amarillo corresponderían a otro articulado del código penal en esas fechas, sin embargo, se han mantenido con la numeración actual para visualizar mejor la comparativa de infracciones penales.

No se disponen de datos anteriores al 2004, no obstante, se observa una disminución respecto a este año en el 2005 y en el 2006, con la excepción para este último de los delitos por conducir bajo la influencia de alcohol/drogas.

En el 2008 se amplía notablemente respecto al año previo los delitos del art 379.2 y los del art 383 del CP, en el resto de delitos su número desciende y aparecen las primeras cifras de delitos del art 379.1 y 384 CP.

En cómputo general, los delitos contra la seguridad vial siguen una proyección ascendente hasta el año 2011 descendiendo en los siguientes años. Esto se debe a la ampliación del catálogo de delitos que tuvo lugar con la reforma penal del 2007 y que necesita de un período de conocimiento por parte de la población para empezar a percibir su eficacia.

Gráfica evolución diligencias instruidas por delitos contra seguridad vial.



Elaboración propia. Fuente Memorias Fiscalía.

En esta gráfica se percibe con claridad cuáles son los delitos contra la seguridad vial más frecuentes, correspondiendo a los delitos del art 379.2 y 384 CP. El primero de ellos aumentó tras la reforma del 2007 al establecerse una tasa objetiva para determinar este delito y el segundo, se introdujo como nuevo tipo delictivo en la misma reforma, pues se recogía anteriormente como infracción administrativa.

En su conjunto se estima un aumento notorio a partir del año 2007 en comparación a los años anteriores.

3.5. ESTADÍSTICAS PENITENCIARIAS

Se expone en este apartado, por un lado, los datos (según la estadística del Registro Central de Penados) del número de personas condenadas por delitos contra la seguridad vial entre los años 2007 y 2015. Por otro lado, la población reclusa según el tipo delictivo, representándose en una gráfica para visualizar la distinta proporción existentes entre los delitos. Y finalmente, al objeto de tener conciencia de la magnitud de los delitos contra la seguridad vial, se plasma una tabla comparativa del número de condenados en el año 2015 (los últimos datos publicados en la web del CGPJ) según la tipología delictiva.

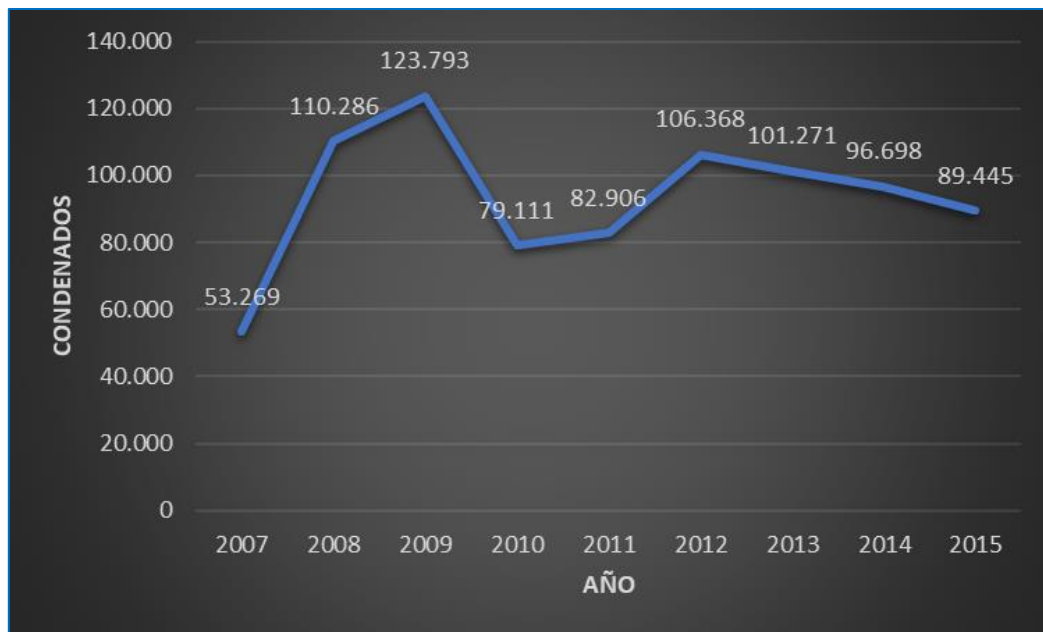
Evolución condenados por delitos contra seguridad vial

<i>Año</i>	<i>Condenados</i>
<i>2007</i>	<i>53.269</i>
<i>2008</i>	<i>110.286</i>

2009	123.793
2010	79.111
2011	82.906
2012	106.368
2013	101.271
2014	96.698
2015	89.445

Elaboración propia. Fuente: INE

Gráfica de la evolución de condenados por DCSV (2007-2015)



Elaboración propia. Fuente: INE

Como se observa en esta gráfica, a partir del año 2008, se produce un incremento notorio de las condenas por delitos contra la seguridad vial, justificada por la ampliación de los delitos en materia de seguridad vial a consecuencia de la reforma de la LO del 15/2007. Este ascenso alcanza su climax en 2009 descendiendo a la postre, si bien, hubo un repunte en el año 2012, no llegó a las cifras del año 2007.

Tabla tipología delictiva de la población reclusa penada. Ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del código penal. Total Nacional

Delitos	2003	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Homicidio</i>	1.629	2.576	2.719	3.022	3.157	3.113	3.589	3.707	3.846	3.892	3.812
<i>Lesiones</i>	1.313	2.294	2.540	3.020	3.268	3.374	2.597	2.690	2.748	2.602	2.466
<i>Libertad</i>	263	516	650	664	626	645	902	851	766	711	700
<i>Libertad sexual</i>	1.833	3.016	3.313	3.617	3.699	3.572	3.017	3.087	3.135	3.104	3.198

Honor	3	7	10	10	19	22	1	1	0	0	3
Violencia de género							3.901	3.937	3.943	3.846	3.942
Familia	53	960	1.302	1.536	1.495	1.663	179	231	230	213	186
Patrimonio	20.203	20.860	22.354	23.015	22.799	22.302	20.762	20.927	20.627	20.186	19.551
Salud Pública	11.856	13.397	14.772	16.312	16.227	14.903	14.520	13.808	13.066	11.913	10.744
Seguridad tráfico	95	275	604	1.039	1.224	1.405	1.211	1.416	1.396	1.290	1.117
Falsedades	298	597	625	742	743	688	903	826	865	845	807
Adm. Pública	35	39	62	69	73	72	188	203	284	288	269
Adm. Justicia	151	785	1.080	1.218	1.303	1.444	745	754	746	832	755
Orden público	696	1.235	1.386	1.719	1.677	1.664	2.108	2.264	2.225	1.977	1.875
Resto	353	1.290	1.522	1.748	1.682	1.510	820	766	740	616	620

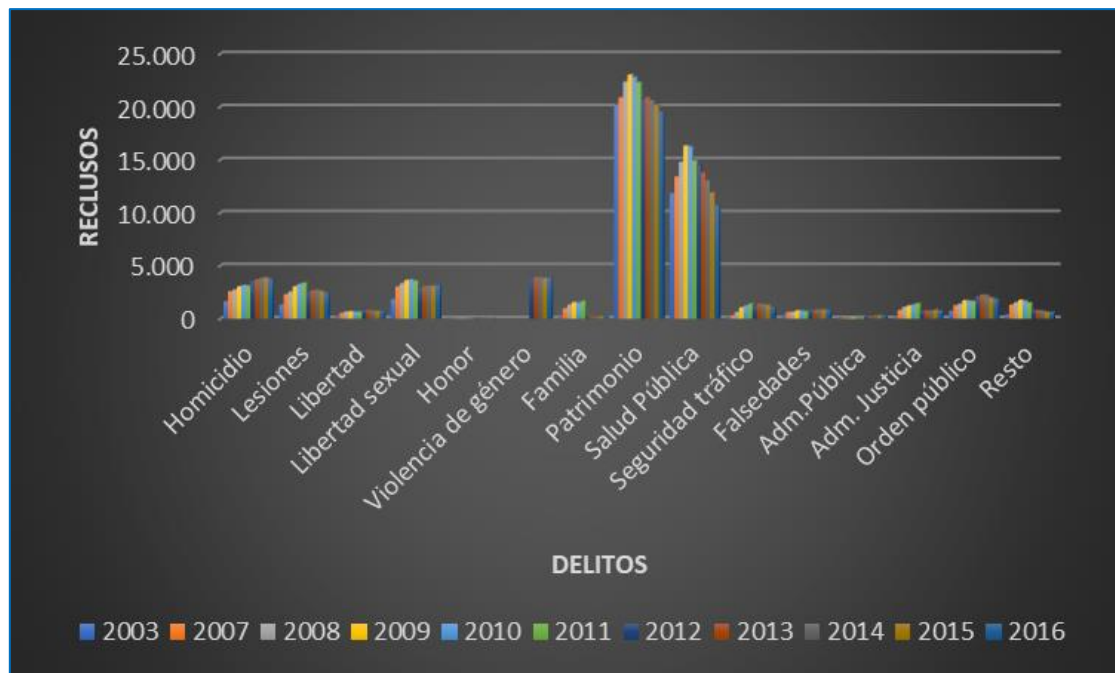
Elaboración propia. Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio del Interior

Evolución número de reclusos por delitos contra la seguridad vial.



Gráfica elaboración propia. Fuente: Anuarios Ministerio del Interior.

Evolución del número de reclusos según el tipo delictivo



Elaboración propia. Fuente: Anuarios del Ministerio del Interior

De la gráfica puede apreciarse que los delitos contra la seguridad vial no son los que más población reclusa aporta a los centros penitenciarios.

Tabla número de condenados por tipología de delitos.

	Condenados
Total	288.756
1. Homicidio y sus formas	1.355
1.1. Homicidio	463
1.2. Asesinato	264
1.3. Homicidio por imprudencia	628
3. Lesiones	37.082
6. Contra la libertad	12.821
6.2. De las amenazas	10.427
6.3. De las coacciones y detenciones ilegales	2.394
7. Torturas e integridad moral	3.995
7.1. Trato degradante y violencia	3.921
7.2. Tortura	69
7.3. Otros	5
8. Contra la libertad e indemnidad sexuales	2.515
12. Contra las relaciones familiares	7.089

12.3. <i>Contra los derechos y deberes familiares</i>	7.071
12.3.1. <i>Quebrantamiento de los deberes de custodia</i>	56
12.3.2. <i>Sustracción de menores</i>	32
12.3.3. <i>Abandono de familia</i>	6.983
12.99. <i>Otros delitos contra las relaciones familiares</i>	18
13. <i>Contra el patrimonio y orden socioeconómico</i>	74.790
13.1. <i>De los hurtos</i>	20.611
13.2. <i>De los robos</i>	29.499
13.2.1. <i>Robo con violencia</i>	8.187
13.2.2. <i>Robo con fuerza</i>	21.312
13.4. <i>Robo y hurto vehículos de motor</i>	2.038
13.5. <i>De la usurpación</i>	3.278
13.6. <i>De las defraudaciones</i>	10.202
13.6.1. <i>Estafas</i>	6.904
13.6.2 BIS. <i>Apropiación indebida</i>	2.702
13.6.3. <i>Defraudaciones de fluido eléctrico</i>	596
13.9. <i>Daños</i>	4.854
13.14. <i>De la receptación y el blanqueo de capitales</i>	2.733
13.99. <i>Otros delitos contra el patrimonio y orden socioeconómico</i>	1.575
17. <i>Contra la seguridad colectiva</i>	102.164
17.3. <i>Contra la salud pública</i>	12.415
17.4. <i>Contra la seguridad vial</i>	89.445
17.99. <i>Otros delitos contra la seguridad colectiva</i>	304
18. <i>De las falsedades</i>	7.453
18.2. <i>Falsedades documentales</i>	7.093
18.2.1. <i>Falsificación documentos públicos</i>	6.501
18.2.2. <i>Falsificación documentos privados</i>	414
18.2.3. <i>Falsificación de certificados</i>	81
18.2.4. <i>Falsificación de tarjetas de crédito</i>	97
18.99. <i>Otros delitos de las falsedades</i>	360
19. <i>Contra la Administración Pública</i>	1.591
19.3. <i>Desobediencia y denegación auxilio</i>	1.188
19.99. <i>Otros delitos contra la Administración Pública</i>	403
20. <i>Contra la Administración de Justicia</i>	19.140

20.5. <i>Acusación y denuncia falsa</i>	3.591
20.5.1. <i>Acusación denuncias falsas</i>	560
20.5.2. <i>Simulación del delito</i>	3.031
20.8. <i>Quebrantamiento de condena</i>	14.499
20.99. <i>Otros delitos contra la Administración de Justicia</i>	1.050
22. <i>Contra el orden público</i>	13.745
22.2. <i>Atentados contra la autoridad</i>	11.882
22.2.1. <i>Atentados contra la autoridad</i>	6.619
22.2.2. <i>Resistencia y desobediencia</i>	5.263
22.99. <i>Otros delitos contra el orden público</i>	1.863
Resto de delitos	5.016

Fuente: CGPJ

Es de señalar que el número de condenados por delitos contra la seguridad vial representa el 31% del total de condenas situándose como el principal tipo delictivo que más condenas produce.

Según la Memoria Fiscal del 2016¹⁰⁰ se ha formulado 79.463 escritos de acusación por los delitos de los arts. 379 a 385 CP, que suponen el 29% del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias, el 32% de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos.

Años	Víctimas de accidentes	Parque automovilístico	Diligencias previas y urgentes por DCSV	Población reclusa penada por DCSV
2003	156.034	25.169.452	s/d	s/d
2004	143.124	26.432.641	44.436	
2005	137.251	27.657.276	34.453	
2006	147.554	29.054.061	37.697	
2007	146.344	30.318.457	43.923	275
2008	134.047	30.969.224	87.755	604
2009	127.680	30.855.969	110.558	1.039
2010	122.823	31.086.035	110.411	1.224
2011	117.687	31.269.081	140.650	1.405
2012	117.793	31.203.203	118.186	1.211
2013	126.400	30.916.836	114.854	1.416

¹⁰⁰ Memoria Fiscal 2016, pág. 575.

2014	128.320	30.976.047	108.843	1.396
2015	136.144	31.389.683	97.927	1.290
2016	140.390	32.106.520	98.203	1.117

Elaboración propia. Fuente: Mir, Fiscalía General, DGIP

Entre las distintas variables que se han expuesto puede observarse que desde el año 2003 el número de víctimas ha ido en descenso, salvo en el año 2006, que sin embargo sí lo hizo el número de fallecido. En el año 2013 hay un punto de inflexión y cambia esta tendencia, aunque el número de fallecido asciende de forma muy leve.

En contrapartida el parque automovilístico ha ido en constante crecimiento y aun así los accidentes se han ido reduciendo, sin embargo, se realizaron varias reformas en los DCSV recogidos en el código penal, sobre toda la LO 15/2007 que endureció las penas y amplió el catálogo de DCSV. En consecuencia, se incrementó de forma patente el número de diligencias hasta el año 2011¹⁰¹ manteniéndose en descenso hasta la actualidad. No obstante, los últimos datos de diligencias instruidas que se han publicado muestran que aún queda mucho por alcanzar los valores del 2007 siendo aproximadamente más del doble.

En cuanto al número de personas encerradas por este delito, destaca dos aspectos relevantes. El primero de ellos es el bajo número de reclusos en relación a los datos aportados por diligencias instruidas y por número de condenas. Esto significa que la inmensa mayoría acaban cumpliendo una pena alternativa, ya sea multa o trabajos en beneficio de la comunidad. En segundo lugar, también se aprecia un aumento del número de reclusos (406% respecto al año 2007) y si atendemos a las cifras de condenados se ha incrementado en un 60 % respecto al año 2007 y si aludimos a los datos de diligencias instruidas se ha acrecentado en más del doble respecto al 2007.

3.6. COROLARIO

- Atendiendo a las cifras de fallecidos en accidentes de circulación no se entiende si la tendencia era decreciente porque se amplió el catálogo de delitos contra la seguridad vial cuando se estaba trabajando con diversos programas y estrategias en seguridad vial que parecían seguir una línea adecuada.
- Durante el período objeto de estudio, han coexistido políticas de seguridad vial tanto en el ámbito administrativo como en el penal, siendo difícil señalar el grado de eficiencia que ha tenido cada una en la reducción de víctimas por accidentes viales, no obstante, si podemos

¹⁰¹ En el año 2011 se instruye un 320% respecto al 2007

atribuir a la reforma penal el incremento en los delitos contra la seguridad vial que se produjo a raíz de la reforma del 2007.

- Por otro lado, las estadísticas de fallecidos y víctimas que aporta la DGT, no deben ser consideradas para tener en cuenta la eficacia de estas reformas, pues solo miden las víctimas de siniestros viales sin tener en cuenta otros factores presentes en los mismos, como son las causas de los siniestros, el crecimiento del parque automovilístico, el número de desplazamientos, etc.

- Si nos fijamos en el factor velocidad, se evidencia una disminución del mismo en su participación en accidentes de tráfico, sin embargo, si se produce un aumento cuando se trata de accidentes mortales aun incluso después de la reforma del 2007, por lo que debería plantearse si la reforma fue eficaz o no.

- Si consideramos el factor consumo de alcohol, destaca un leve descenso en su influencia para los accidentes de tráfico mientras que en los análisis forenses realizados a fallecidos en accidentes de tráfico muestran una estabilización en las cifras hasta el 2012 donde se alcanza valores aun superiores al 2003 y al 2007 decayendo hasta la actualidad. De ello se desprende que, atendiendo a estos indicadores, la reforma del 2007 no se justifica puesto que su influencia en los siniestros viales era cada vez menor y después de la reforma no mejoró las cifras asociados a fallecidos.

- En cuanto al consumo de drogas en conductores los estudios DRUD y EDAP muestran un descenso del año 2008 al 2013 y un leve aumento en 2015 pero sin llegar al nivel del 2008. En los datos ofrecidos por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias forenses en conductores fallecidos se contempla un ligero incremento en los años posteriores a la reforma, situándose en 2011 y 2013 por encima del máximo logrado antes de la reforma del 2007.

- Las diligencias instruidas previa y urgentes, así como el número de reclusos por delitos contra la seguridad vial ha ido en notorio aumento hasta el año 2011, reflejando la mayor intervención del derecho penal en materia de seguridad vial. De este modo, mientras que el número de víctimas mortales producidas en siniestros viales han disminuido, el número de reclusos penados por delitos que afectan a la seguridad vial ha ido en aumento, estableciéndose una relación poco cabal que lleva nuevamente a resumir, que el legislador, en vez de observar estas estadísticas y optar por mecanismos que parecía ser eficaces en la reducción de víctimas por accidentes de circulación, ha preferido usar el Derecho penal como instrumento de control social.

- A partir del 2013 hay un punto de inflexión significativo, cambia levemente esta tendencia, no solo por aumentar el número de víctimas sino también de fallecidos, a la par, descienden el número de condenas por delitos contra la seguridad vial, aunque siguen siendo muy elevadas y tanto las diligencias urgentes tramitadas en juzgados de instrucción como los escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal se sitúan en la primera posición respecto al resto de delitos.
- En mi opinión, se debe continuar trabajando en las políticas de seguridad vial con el fin de reducir el fenómeno de la accidentología vial a la vez que se reduce el número de delitos contra la seguridad. Los datos estadísticos globales del año 2016¹⁰² ponen de manifiesto que en este ejercicio se han formulado por el Ministerio Fiscal 79.463 escritos de acusación por los delitos de los arts. 379 a 385 CP, que suponen el 29 % del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias, el 32 % de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos. Este año se ha roto la tendencia en descenso que había tenido lugar en los últimos años interpretando como una predisposición a la estabilización. Estas tasas tan elevadas, sitúan a esta clase de delitos en la cabeza siendo indicador de la magnitud y relevancia que supone en la política criminal de nuestro País, de ahí la importancia de trabajar con herramientas que puedan prevenir y reducir estos delitos respetando siempre los principios informadores del derecho penal.

¹⁰² Memoria Fiscal del 2017 pág. 575.

4. POLÍTICA CRIMINAL

En este apartado se definirá el concepto de política criminal y la problemática que surge cuando los Partidos Políticos se dejan llevar por los grupos de presión convirtiendo a la política criminal en una política electoralista. Seguidamente, se repasan los dos fines que tienen la política criminal, por un lado, la Justicia y su teoría de la retribución y por otro lado la de prevención-utilidad social con las teorías de prevención general y especial. A continuación, se trata las políticas específicas en materia de seguridad vial y se adaptará una famosa teoría criminológica a los delitos contra la seguridad vial continuando por visualizar las líneas marcadas en las estrategias de seguridad vial tanto nacional como europea haciendo balance de lo conseguido hasta el momento. Después, se darán unas pautas para prevenir los delitos contra la seguridad vial, estableciendo tres niveles de prevención, el primero centrado en la raíz del problema para erradicarlo antes que se produzcan, el segundo para intervenir en aquellos grupos de riesgos que reinciden en la comisión de estos delitos, y el tercero para actuar sobre los condenados, en este último nivel cobra importancia tanto el informe forense del criminólogo como los TASEVAL. Por último, se marcan unas directrices para prevenir los delitos contra la seguridad vial.

4.1. CONCEPTO

La Política Criminal es difícil definirla como ciencia por dos razones: primero, por ser un conjunto de saberes científicos muy **próximos a otras disciplinas** (fundamentalmente al derecho penal y a la criminología, pero también a la historia del derecho, a la ciencia penal, la ciencia política...) por esta causa no se puede hablar de política criminal como conjunto bien definido de conocimientos estándar, y en segundo lugar, por tener un **contenido variable**, no quiere decir que con ello sea subjetiva o discrecional, sino que los medios o fines dependen de las valoraciones sociales dominantes en el momento y lugar. Así, por ejemplo, no se puede abordar igual el problema de la seguridad vial en el siglo XIX que en el siglo XXI, pues este problema ha emergido a raíz de la industrialización y evolución tecnológica. Por tanto, es valorativa en este sentido, pero no en cuanto a que se pueda formular un juicio sobre las leyes, subjetivo e imputable.

La primera definición de la que se tiene cuenta la propone un penalista alemán llamado **Feuerbach**, en su “manual de derecho penal” de 1803, la definía como *la sabiduría legislativa del estado*. Puede parecer una definición plástica y poco técnica, pero por lo menos si reflejaba la cercanía de la política criminal a la teoría de la legislación, a la forma sabia y correcta de hacer las leyes, que era un campo que ya se venía desarrollando por aquellos años

a partir de otras obras importantes como “La ciencia de la legislación” de Filagieri y también “Los tratados de legislación civil” de Bentham.

Tiempo después, en el S.XX, todavía esas definiciones se mantendrán y el penalista español Jiménez de Asúa dirá: que la política criminal no es una rama científica autónoma, sino que *es un método de trabajo, o más exactamente un arte de legislar en cada momento, según las necesidades del pueblo, tomando de la Criminología y de los pensamientos científicos lo que en ese momento sirve, convirtiéndolo en acción legislativa.*

Sin embargo, fue la escuela alemana la que ofreció a finales del S.XIX definiciones ya puramente técnicas, concibiendo como responsable de esta primera definición y acercamiento científico a **Fran Von Liszt**¹⁰³, en su obra “La idea del fin en el Derecho Penal”. Fran Von Liszt es considerado el padre del moderno Derecho Penal y Política Criminal. En esa obra, programa de la universidad de Marburgo, conferencia que leyó al inicio del curso académico, definió la política criminal como *el conjunto sistemático de principios fundados sobre la investigación empírica de las causas del delito y de los efectos de la pena, de conformidad con los cuales el estado tiende a dirigir la lucha contra el delito por medio de la pena, y de otras instituciones emparentadas.*

El mérito o reconocimiento de Fran Von Liszt fue el de conferir individualidad científica a la Política Criminal, como un conjunto sistematizado de principios, y ante todo aplicables en la realidad social. Su aportación fue combinar por primera vez, la concepción formal del delito como puro quebrantamiento de la norma, con la realidad sociológica en la que acontece ese delito o quebrantamiento de la norma. La dogmática penal no lo había hecho hasta el momento y **Von Liszt llama a hacer una gran ciencia penal fundiendo la Criminología, el Derecho Penal y la Política Criminal, que constituyen los tres pilares de la Ciencia Total del Derecho Penal**, agrupando a todas las disciplinas encargada de estudiar el fenómeno de la delincuencia, su causa y regulación. Concretamente, en ese conjunto:

- **La criminología** siguiendo a García de Pablo Molina¹⁰⁴ se define como “ciencia empírica e interdisciplinaria, que se ocupa del estudio del crimen, de la persona del infractor, la víctima y el control social del comportamiento delictivo, y trata de suministrar una información válida, contrastada, sobre la génesis, dinámica y variables principales del crimen

¹⁰³ Vid. VON LISZT, F. 1995. *La Idea del Fin en el Derecho Penal*, Programa de la Universidad de Marburgo 1882, traducido por Carlos Pérez del Valle, Granada, Editorial Comares, pág. 95.

¹⁰⁴ Vid. GARCÍA-PABLOS DE MOLINA, A. 2009. *Tratado de Criminología*. Valencia, Tirant Lo Blanch, tercera edición, pág. 47.

(contemplado éste como problema individual y como problema social), así como sobre los programas de prevención eficaz del mismo y técnicas de intervención positiva en el hombre delincuente”. Por tanto, se encargaría de estudiar las causas de aparición del delito siendo su tarea principal suministrar información válida, contrastada y eficaz, sobre el fenómeno criminal. La Criminología aportará a la Política Criminal esa información relevante y contrastada sobre los distintos aspectos de la criminalidad que requieran de una solución por parte de los poderes públicos. Se relaciona pues con la realidad social.

- **La política criminal** actuaría como un puente entre ambas (derecho penal y criminología), comunicando sus respectivas informaciones. La Política Criminal, toma en consideración la información suministrada por la Criminología y dentro de las diferentes opciones que haya marcado aquella, elaborará la correspondiente propuesta en el ámbito decisorio para intentar solucionar el conflicto en el marco criminal o criminológico. Critica el derecho vigente y propone *lege ferenda*.

- **El derecho penal** o la dogmática jurídico penal, se encargaría del estudio sistemático del derecho positivo (disposiciones legales escritas y vigentes en el Estado.) Esta disciplina elevará el correspondiente criterio al respectivo principio o precepto jurídico con vigencia general.

En resumen, la criminología estudia empíricamente el fenómeno del delito, sus causas, el delincuente, la víctima y los resultados de las distintas formas de control social; a continuación, la política criminal recibe esos datos con los que elabora estrategias político-criminales de lucha contra el delito que pone a disposición del legislador; y por último, el derecho penal, absorbe ese material criminológico y esas propuestas científicas y las convierte en disposiciones vinculantes y coactivas, mediante el lenguaje del derecho.

Un ejemplo de la relación existente entre las disciplinas es la siguiente: la Estadística Criminal (disciplina criminológica) ha demostrado que gran parte de las muertes y lesiones imprudentes provocadas en el ámbito del tráfico rodado encuentran su causa en el hecho de que es frecuente que muchos de estos autores temerarios conduzcan bajo los efectos de bebidas alcohólicas u otras drogas tóxicas. De igual modo, estudios de Psicología Criminal (otra disciplina criminológica) han puesto de manifiesto que se puede lograr una inhibición del consumo de alcohol de los conductores a través de campañas de información en los medios de comunicación (fundamentalmente, prensa escrita, radio y televisión), por medio de sanciones administrativas para los infractores e incluso mediante la tipificación como conducta criminal, sancionada con pena, de la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Luego los poderes públicos deciden si toman en consideración una o varias de

estas medidas, y bajo qué condiciones deben establecerse. Así, la Política Criminal en esta materia utiliza como forma de prevención la publicidad para concienciar a los ciudadanos de la importancia de conducir moderadamente y de los perniciosos efectos de la ingestión de estas sustancias en el tráfico rodado. También se ha estimado oportuno crear, dentro de la correspondiente legislación en materia de tráfico rodado, infracciones y sanciones administrativas para aquéllos que violen esta prohibición de conducir superando unas determinadas tasas de alcoholemia. Finalmente, el legislador ha tomado en consideración estos criterios y ha creado, para los supuestos más graves, figuras delictivas relacionadas con la conducción bajo estas circunstancias toxiféricas, o incluso, para evitar la impunidad de quienes no se someten a las correspondientes pruebas para determinar el grado de intoxicación etílica, ha decidido castigar bajo pena la negativa a someterse a éstas. Cómo han de diferenciarse estos delitos de las correspondientes infracciones administrativas, cuáles son los presupuestos necesarios para que se entienda que se ha consumado la conducta delictiva, cuáles son las garantías individuales que no puede transgredir el poder punitivo, son cuestiones que tienen que resolverse en el marco del Derecho Penal.¹⁰⁵

De la misma opinión es GARCÍA-PABLOS quien manifiesta que “*Criminología, Política criminal y Derecho Penal* representan tres momentos inescindibles de la respuesta social al problema del crimen: el momento explicativo-empírico (*Criminología*), el decisonal (*Política criminal*) y el instrumental (*Derecho Penal*).”¹⁰⁶

La Política Criminal se entiende como el sector de la política relacionado con la forma de atender la delincuencia, designa el planteamiento que, desde el ámbito público (desde el propio Estado), se establece para estudiar y hacer frente al fenómeno criminal. Es decir, se trata de un ámbito de decisiones, de criterios, de argumentaciones que se postulan en el plano teórico o práctico para dar respuesta al fenómeno de la criminalidad. Atendiendo a este sentido político, por tanto, la Política Criminal se define como aquel conjunto de medidas y criterios de carácter jurídico, social, educativo, económico y de índole similar, establecidos por los poderes públicos para prevenir y reaccionar frente al fenómeno criminal, con el fin de mantener bajo límites tolerables los índices de criminalidad en una determinada sociedad.

La Política Criminal se relaciona con el derecho penal desde una doble vertiente. Por un lado, estudia las orientaciones políticas, sociológicas, éticas o de cualquier otra índole que se encuentran en cada institución del vigente Derecho Penal. Y, por otro lado, aporta criterios

¹⁰⁵ BORJA JIMENEZ, E. 2011. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant Lo Blanch Segunda edición, pág. 63.

¹⁰⁶ GARCÍA-PABLOS DE MOLINA, A. 2005. *Introducción al Derecho Penal*. Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces., pág. 767.

teóricos, de justicia, de eficacia o de utilidad que van dirigidos al legislador para que lleve a cabo las correspondientes reformas de las leyes penales de forma racional, satisfaciendo los objetivos de hacer frente al fenómeno criminal salvaguardando al máximo las libertades y garantías de los ciudadanos.¹⁰⁷

4.2. PROBLEMAS DE POLITIZACIÓN CRIMINAL

Como hemos visto, las Políticas Públicas competen primordialmente a los políticos, tanto al poder ejecutivo (Gobierno y Administraciones) como al poder legislativo (Parlamento). La tarea de convertir los conocimientos empíricos de la criminología en normas jurídicas corresponde formalmente al poder legislativo, de ella emanan las leyes, también participa el Gobierno mediante la elaboración de Decreto-Ley o Real Decreto-Ley, (norma con fuerza de ley, emanada del Gobierno en el ejercicio de una facultad originaria que le es otorgada directamente por el art. 86 de la Constitución). Sin embargo, antes de iniciarse el proceso constitucionalmente establecido para la iniciativa legislativa, se ha producido un complejo fenómeno social, pues, en estas decisiones también participan otros actores de forma indirecta, me refiero al conjunto de la sociedad a través de los medios de comunicación, los partidos políticos, las distintas concepciones religiosas o ideológicas, etc., que crean movimientos y grupos de presión a favor o en contra de determinadas opciones político-criminales que a veces tienen más peso en las decisiones políticas que los propios conocimientos criminológicos. Esto plantea el problema de convertir la Política Criminal en una Política electoralista (a veces manipuladas por los medios de comunicación), así, con el fin de agradar las peticiones del electorado se legisla atendiendo más a las encuestas electorales que a la justicia, la eficacia, la protección de los bienes jurídicos y las investigaciones criminológicas, prometiendo soluciones a los problemas de la criminalidad y su control que no son factibles o incluso pueden ser contraproducente.¹⁰⁸

Díez Ripollés distingue 5 fases dentro del complejo fenómeno social previo a la iniciativa legislativa de los poderes públicos.

En la primera fase, fruto del paso del tiempo que genera cambios en la sociedad se comienza a percibir un desajuste entre la realidad social y la situación jurídica encargada de solucionarlo y surgen opiniones para adaptar el Derecho Penal a las nuevas condiciones.

¹⁰⁷ BORJA JIMENEZ, E. 2011. *Curso de política criminal...* ob.cit., pág. 19 y ss.

¹⁰⁸ WINFRIED HASSEMER y MUÑOZ CONDE, F. 2012. *Introducción a la criminología y a la política criminal*. Valencia, Tirant Lo Blanch, pág. 20 y 21.

En la segunda fase aparece un sentimiento general de inseguridad en la sociedad, pero sin una fundamentación precisa, generado por casos llamativos que destacan los medios de comunicación provocando una preocupación en la ciudadanía por la falta de adecuación entre el sistema jurídico y la realidad social.

La tercera fase es donde los medios de comunicación juegan un papel relevante en la formación de opinión pública. Una vez que se ha captado la atención del problema que han podido fomentar ellos mismos, comienzan a darle visibilidad, reagrupan casos, establecen vínculos entre ellos y se da la sensación de encontrarse ante una oleada de criminalidad.

En la cuarta fase cobran protagonismo los grupos de presión, aunque estos han podido entrar en escena anteriormente, sin embargo, ahora es cuando recopilan información, investigan y formulan propuestas para reconducir en una determinada dirección.

Una vez que el problema se ha hecho relevante, es cuando se inicia la discusión parlamentaria, donde el mayor problema es tratar de calmar la sensación de inseguridad social mediante la creación de normas. Esta última etapa se caracteriza por un oscurantismo donde los informes técnicos no son vinculantes, tienen vetado pronunciamientos jurídicos políticos y se carece de un adecuado control.

Ripollés, propone el desarrollo de una teoría de la legislación penal donde, aparte de los principios informadores del derecho (legalidad, culpabilidad, intervención mínima, no bis in ídem, presunción de inocencia, in dubio pro reo, proporcionalidad...), entren en escena otros ligados a la corrección de una concreta decisión legislativa:

- **El principio in dubio pro libertate**, parecido en la creación del Derecho al principio in dubio pro reo vigente en el ámbito procesal de aplicación del Derecho. Implica la renuncia a penar comportamientos si hay dudas respecto a su lesividad social, al respeto del principio de intervención mínima o de cualesquiera otros principios estructurales; debe regir desde luego en las decisiones de penalizar, pero también a la hora de deslegitimar el mantenimiento de decisiones previas de penalización.
- **El principio de tolerancia**, que supone aceptar un cierto nivel de conflictividad social sin una consecuente reacción de las instancias de control jurídico-penal, pese a no haber dudas sobre la lesividad del comportamiento, sobre la concurrencia del principio de intervención mínima... etc.

- **El principio de ponderación de daños y ventajas**, a través del cual se valoran los efectos dañosos adicionales o complementarios que produce una decisión de penalizar o despenalizar, que en ocasiones pueden ser de mayor entidad que los beneficios.
- **El principio de practicidad procesal**, que prohíbe intervenir penalmente sobre conductas que no son accesibles a las condiciones operativas del proceso penal.
- **El principio de abstención de tareas de ingeniería social**, por el que no deben determinar la decisión legislativa, ni las consecuencias que la despenalización pueda producir sobre el código moral de la sociedad, ni los efectos que la penalización pueda originar en la modificación de comportamientos no desviados.

Podemos agrupar en cuatro los criterios la legitimación de las decisiones de la legislación penal, sin embargo, cada cual acarrea también inconvenientes como vemos a continuación.

El **criterio ideal** se fundamenta en un determinado modelo de sociedad sin cuestionarse los cambios sociales y opiniones. Las decisiones penales se vinculan a las opiniones que tendría un ciudadano normal de nuestra sociedad. El problema radica en la amplia variedad que existe en la sociedad en cuanto a grupos y estratos sociales, además, se ha comprobado que tales arquetipos se corresponden con los valores más tradicionales de la sociedad.

El segundo lo forma el **criterio de los expertos** a través de datos obtenidos de la investigación empírica-social analizando la realidad social y las consecuencias de su investigación. No obstante, contradice el postulado de una sociedad pluralista.

El **criterio constitucionalista** establece que el legislador debe tener en cuenta todos los principios, garantías, derechos... establecidas en la Constitución, en contrapartida se ignora la complejidad y mutabilidad de las actuales sociedades y la pluralidad de frentes sociales a los que debe atender la política criminal, por ello, se podría decir que aunque la Constitución delimite el campo de juego, el reglamento de juego debe quedar en manos de la legislación, a fin de poder establecer reformas constitucionales en un momento dado para atender a la evolución de las concepciones sociales.

El **criterio** configurado por las convicciones generales, también denominado **democrático**, es el más importante para Ripollés, pues se tiene en cuenta la pluralidad de las sociedades, donde las mayorías deben determinar toda decisión de política legislativa

criminal. La mayoría debe ser cualificada, ha de pensarse lo que casi todos piensen que debe ser delictivo y no lo que cada grupo de presión crea que debe criminalizarse.¹⁰⁹

4.2.1. Influencia de los medios de comunicación

¿Cómo sería el mecanismo de introducir una noticia en el todo social y su consecuente introducción a la agenda política? Primero, se presenta un determinado acontecimiento como problema, por ejemplo, un accidente de autobús cuyo conductor lo hacía bajo los efectos del alcohol y/o presencia de drogas, trasladando las peticiones de individuos o sectores sociales (asociaciones de víctimas, MASS MEDIA...) hacia el cuerpo social, transfiriendo la relevancia de un tema presente en su agenda hacia las demás agendas (públicas o política). Como segunda medida, se produce un conflicto social alarmados por la sensación de inseguridad creada. Y, por fin, los medios demandan o legitiman respuestas para un tema que destacan como digno de la acción de las autoridades políticas¹¹⁰.

A consecuencia de la ya mencionada sociedad de riesgo en la que vivimos y el sentimiento generalizado de inseguridad, en ocasiones injustificado pero impulsado por la cobertura mediática, pero que también se filtra en cada uno de nosotros, porque todavía el ser humano es incapaz de controlar estas actividades tan modernas y tecnificadas (el miedo del ser humano ante lo moderno, ante lo que no puede controlar), la sociedad demanda la intervención del derecho penal para tutelar nuestras libertades y apaciguar nuestro temor. Entonces, la política criminal actual propone someter nuevos campos al control del derecho penal (campos que antes no estaban legislados o correspondían a otras ramas), existiendo una fe ciega en que el Derecho Penal resolverá estos problemas, basándonos sencillamente en la mayor intensidad de su respuesta punitiva, frente al Derecho Administrativo, y con ello se cuestiona el principio de mínima intervención y el de fragmentariedad o subsidiariedad del Derecho Penal. En este contexto, el individuo común, establece una cierta relación directa entre seguridad y mejora penal, pero esto último sólo parece ser posible para ese individuo, si es acompañado con leyes penales más duras. Así, el ciudadano, llega al convencimiento de que todo se soluciona con un Código Penal más riguroso.¹¹¹

¹⁰⁹ DÍEZ RIPOLLÉS J. L. 2013. *Política Criminal y Derecho Penal*. Valencia, Tirant Lo Blanch, segunda edición, pág. 22 - 28.

¹¹⁰ Vid MIRÓ LLINARES, FERNANDO, (2010): “*El Moderno Derecho penal vial y Penalización de la conducción sin permiso*”, en OLMEDO CARDENETE, MIGUEL/ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, CARLOS (Eds) *Protección penal de la Seguridad vial*, Ed. Alea Blanca, Granada, pág. 150-156.

¹¹¹ BARQUIN SANZ, J. (2002) “El Código penal de 1995, cinco años después. Relación general de las Jornadas”, en GONZALEZ RUS, J.J. (Coordinador) *El Código Penal de 1995, cinco años después -Jornadas de Derecho penal-*, Ed. Servicios de Publicaciones, Universidad de Córdoba, Córdoba, págs. 93-95.

Sin embargo, los instrumentos de los que se sirve la Política Criminal no son sólo penales, ni su foco exclusivamente las instituciones penales, sino que como se enmarcan en la política general del estado, también ha de jugar con instituciones sociales, educativas, económicas o culturales, especialmente en un marco como el actual, de una sociedad multicultural, compleja, con minorías. Todo ello exige articular un discurso jurídico general y no parcial. No obstante, no siempre o no necesariamente, la política criminal debe recurrir al Derecho Penal para combatir la criminalidad toda vez que debe ser consciente que existen otras formas de prevenir la delincuencia, con políticas orientadas al aspecto socio-cultural, tendiente a una mayor inclusión de las clases desfavorecidas; con una justa política social, como mejor arma para prevención delictiva, abarcando otros sectores como el Derecho Administrativo Sancionador, el Derecho Procesal o el Derecho Civil¹¹²(responsabilidad derivada de un delito), deduciéndose que la Política Criminal tiene como instrumentos para combatir la delincuencia a todo un Derecho sancionador.¹¹³

Siempre se ha dicho que la mejor Política Criminal es una buena Política Social (económica, educativa, etc.). Y en el aspecto represivo, tiene que tener en cuenta que junto a criterios de justicia, de proporcionalidad, de responsabilidad individual, etc., también deben ponderarse otras razones de utilidad y necesidad del castigo, porque no siempre la sanción más grave es la más adecuada y caben, por ejemplo, para muchos delitos sanciones alternativas a la pena de prisión, menos gravosas para el condenado y que pueden beneficiar también a las víctimas del delito, como las sanciones económicas, el trabajo comunitario o el resarcimiento del daño ocasionado.¹¹⁴

4.3. FINES DE LA POLÍTICA CRIMINAL

Los dos grandes criterios que deben inspirar la Política criminal a la hora de adoptar decisiones sobre el control de la criminalidad, la creación de nuevas figuras delictivas o la elección de las medidas más adecuadas son, por un lado, la idea Justicia y, por otro, la de utilidad. Principios como el de proporcionalidad entre la gravedad de la pena y la gravedad del delito, o de individualización de la responsabilidad penal, son criterios de Justicia; pero también debe tenerse en cuenta la eficacia, la incidencia en la opinión pública de las decisiones, el funcionamiento de los órganos de la Administración de Justicia, y el costo de

¹¹² HASSEMER WINFRIED/ MUÑOZ CONDE, F. 2012. *Introducción a la criminología y a la política criminal...*ob. cit. pág. 21.

¹¹³ SANCHEZ-OSTIZ, P. 2012. *Fundamentos de Política criminal. Un retorno a los principios*. Madrid. Ed Marcial Pons. pág. 35.

¹¹⁴ WINFRIED HASSEMER y MUÑOZ CONDE, F. 2012. *Introducción a la criminología ...*ob.cit., pág. 21

la misma y de las sanciones penales y su aplicación; es decir, criterios de utilidad que no tienen por qué ser contrarios a los de Justicia, sino un complemento necesario de los mismos que debe ponderarse a la hora de adoptar las correspondientes decisiones de Política criminal.

El debate de los fines de la pena ha sido el centro y el corazón de la discusión de la doctrina penal desde hace siglos, ha mirado siempre a la polémica clásica entre dos valores superiores del derecho, la Justicia y la Utilidad. Desde el punto de vista de la justicia la pena consiste en infringir al delincuente un mal proporcionado a la gravedad del hecho y a su culpabilidad, para que expíe su culpa. Desde la perspectiva de la utilidad, la pena sirve para prevenir la comisión de delitos en el futuro, por parte del delincuente o de toda la sociedad, y por tanto la pena es útil en la medida que es auténticamente preventiva. Estos dos valores están presentes en distintas proporciones en las diversas teorías que desde finales del siglo XVIII se han formulado sobre los fines de la pena.

4.3.1. Teorías retributivas

Son las teorías que históricamente surgieron en primer lugar. Conectan con el modelo del derecho penal del antiguo régimen y empezaron a ser fuertemente contestadas a partir del siglo XVIII y de la filosofía de la Ilustración.

Para estas teorías, el delito es un mal y, mediante la retribución que conlleva la pena, se impone otro mal a la persona responsable para afirmar el Derecho. No es relevante que la pena sea útil o no, simplemente se trata de que el mal no debe quedar sin castigo la misión que cumple la pena es lograr la retribución del delincuente, devolver el equilibrio al sistema mediante la imposición de un mal equivalente al mal causado. Su definición se mide por el valor de la justicia de manera exclusiva, es decir, es indiferente cómo de útil resulte esta pena para la protección del delincuente o de la sociedad, porque sencillamente la pena responde a la justicia y por eso se las llama también “teorías de la justicia”, y por último, también se las conoce como teorías absolutas, porque frente a las teorías relativas que miran a los fines sociales y a la utilidad de la sociedad, valores que varían en un momento y en un tiempo concreto, ésta sin embargo atienden sólo a la justicia, y la justicia es un valor invariable y absoluto.

4.3.2. Teorías de la prevención

El fin de la pena según las teorías preventivas o de la prevención, es proteger al delincuente y a la sociedad, para evitar que cometa delito en el futuro, para prevenir la delincuencia. Se las conoce también como teorías relativas, porque frente a la justicia que es un valor absoluto, éstas atienden a valores sociales variables en el tiempo y en el espacio.

Existen dos orientaciones: prevención especial o individual y prevención general.

La prevención general se refiere a medidas de disuasión que afectan a todos los conductores, mientras que la disuasión específica apunta al efecto del castigo en los infractores individuales. La disuasión específica asume que el castigo seguro, rápido y severo aumenta la percepción de una persona a ser castigada si cometiese un delito contra la seguridad vial y ello lo aparta de repetir tales comportamientos ilegales.

La disuasión específica, cuando afecta a los infractores en el ámbito vial, implica una variedad de sanciones como la pena de prisión, multas, trabajo en beneficio de la comunidad (TASEVAL), retirada del permiso de conducción y otros programas formativos en seguridad vial.

Con la prevención general negativa se intenta conseguir que los individuos se abstengan de cometer delitos por temor a las consecuencias penales. Puede favorecerse este logro a través de la habituación, la formación normativa y la disuasión. Mediante la habituación de las normas y sanciones las personas automatizan una serie de comportamientos dentro de la legalidad normativa sin tener que pensar sobre ello, por ejemplo, cuando nos detenemos automáticamente al ver un semáforo en rojo. Con la formación normativa se consigue el efecto educador que las normas penales tienen a largo plazo y la disuasión se alcanza a través de tres elementos clásicos de la Escuela Clásica: la certeza, la prontitud y la dureza de las penas. Los dos primeros dependen de la eficacia policial y de la rapidez del procedimiento judicial, mientras que el último lo determina el código penal.¹¹⁵

4.3.2.1. Prevención especial

La pena se focaliza en el delincuente y aspira a que él no vuelva a delinquir, es una prevención especial o individual. Se habla de prevención especial positiva, cuando la prevención del delincuente se busca a través de su reinserción social o resocialización, y nos referimos a prevención especial negativa, cuando la evitación de delitos por parte de ese delincuente se busca mediante su neutralización, su apartamiento de la sociedad, su custodia en centros penitenciarios y su inocuización.

4.3.2.2. Prevención general

¹¹⁵ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ ...ob.cit. pág. 54 y ss.

Las teorías de la prevención general descansan, no en el efecto retributivo ni tampoco en el efecto resocializador, sino precisamente en la finalidad intimidatoria que pueden tener sobre la generalidad de los ciudadanos. La pena funciona como una amenaza legal, con efecto ejemplarizante y disuasorio, que se proyecta sobre toda la población como posibles delincuentes potenciales. En la actualidad, las teorías preventivo-generales tienen un doble aspecto:

La prevención general en sentido negativo, es decir la pena se pone para intimidar a la población y por tanto persigue una estrategia de terror penal. **Sin embargo, frente a esta perspectiva, los criminólogos y las ciencias psiquiátricas advierten que lo que auténticamente intimida o frena al delincuente que tiene resuelto en su cabeza el plan delictivo y que está determinado a delinquir, no es tanto la gravedad de la pena o las medidas legislativas de agravamiento de la pena; el verdadero freno a sus deseos delictivos es el miedo o la certeza de que se perseguirá su crimen y que ingresará en prisión.** Por tanto, desde estos sectores de las ciencias penales se reclama menos punitivismo y más medios para perseguir los delitos, porque ello es lo que auténticamente previene la delincuencia.

En sentido positivo, la prevención general es una de las orientaciones dominantes en la doctrina penal y que además encaja bien en la moderna orientación de la política criminal de una sociedad del riesgo como la actual. En este marco social, ante la imposibilidad de controlar todas las fuentes de peligro, se utiliza el derecho penal para enviar mensajes con un carácter o perfil simbólico, y en este sentido por tanto la prevención general es la finalidad de la pena que mejor cumple esta finalidad.

Atendiendo a nuestro tema de estudio, se podría pensar que la reforma del año 2007 endureció las penas con el fin de conseguir el efecto intimidatorio que defiende las teorías de prevención general negativa, sin embargo, las estadísticas analizadas en el capítulo tercero muestran que tras la reforma aumentó progresivamente el número de DCSV hasta el año 2012 descendiendo levemente hasta estabilizarse. Por tanto, a pesar de su endurecimiento, las cifras actuales de DCSV doblan las correspondientes al año 2007, deduciéndose un escaso efecto intimidatorio de la norma penal.

4.3.3. Severidad, celeridad y certeza de la sanción

Como ya hemos referenciado a lo largo de este trabajo, en los últimos años, el código penal se ha utilizado como instrumento preventivo con la intención de pretender reducir los delitos contra la seguridad vial, apoyándose en la teoría de la prevención general negativa

entendiendo que las sanciones duras y severas tiene una función amenazante en la generalidad de usuarios provocando que las personas se abstengan de cometer delitos contra la seguridad vial.¹¹⁶ Entre los principales defensores de esta prevención general negativa se hallan Beccaria, Feuerbach o Bentham y que llegó a su máxima expresión en el Antiguo Régimen.¹¹⁷

Sin embargo, **los estudios criminológicos¹¹⁸ han llegado a la conclusión que en la prevención general de los delitos intervienen tres variables: la severidad, celeridad y certeza de la sanción¹¹⁹**. De estas tres variables parece que **los estudios dotan con mayor efecto disuasorio a la certeza y celeridad del castigo**, pues, por mucho que aumente la dureza del castigo, si el ciudadano no percibe la probabilidad de poder ser castigado porque el riesgo de detección sea bajo o bien el riesgo de aplicación del castigo es mínimo, no se ejercerá temor sobre el delincuente y esta variable no tendrá ninguna incidencia real en la evitación del delito.

Por tanto, **las estadísticas mostraron que tras la reforma del año 2007 no disminuyó el número de delitos, sino todo lo contrario**. En mi opinión, esto puede deberse a varias cuestiones. En primer lugar, como había comentado más arriba, la normativa penal debe ir acompañada de una **publicidad** adecuada y una formación en la ciudadanía para concienciar del grave problema que ha demandado la sociedad, así, debe trascurrir varios años hasta que la normativa es interiorizada por el conjunto de la sociedad y logra alcanzar su objetivo. En segundo lugar, por mucho que se agrave la pena, este no tendrá efecto disuasorio si no se acompaña de un aumento en la certeza y celeridad del castigo, es decir, la Administración debe poner todos los mecanismos disponibles para perseguir estos delitos.

A mi juicio, un aumento del número de radares, así como dotación de **más medios materiales y humanos**, junto a mayores controles por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que tienen encomendadas la vigilancia y control del tráfico unido a una sanción administrativa rápida y eficaz, sería suficiente para prevenir ciertos comportamientos intolerables para nuestra sociedad sin necesidad de acudir al Derecho Penal y respetar así los principios de *intervención mínima y ultima ratio*. Como ejemplo de esta hipótesis, planteo el siguiente hecho, un conductor que circula a velocidad excesiva, sin permiso de conducir o

¹¹⁶ MIRÓ LLINARES, F. / BAUTISTA ORTUÑO, R. 2013. ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. En: *INDRET*, 4. Pág. 6.

¹¹⁷ CASTRO MORENO A. 2008. *El porqué y el para qué de las penas*, Dykson, Madrid, págs. 36.

¹¹⁸ Vid. HIRSCH, A. / BOTTOMS, A. E./ BURNEY, E./ WIKSTRÖM, P. O. 1999. *Criminal Deterrence and Sentence Severity*. University of Cambridge: Hart Publishing.

¹¹⁹ MARQUÉS DE BECCARIA (1764/2004). *De los delitos y las penas*, Aguilar, Madrid.

bajo la influencia del alcohol, es detectado en un control donde se le denuncia y posteriormente el organismo competente le sanciona de forma rápida y eficaz (podría consistir en multa y retirada de permiso de conducir), el conductor percibiría que hay gran probabilidad que la sanción se le aplique, siendo suficiente para conseguir el efecto preventivo deseado.

Como policía que soy, me veo obligado a apuntar ciertas ventajas e inconvenientes que tenemos en la práctica policial que pueden ayudar o perjudicar esta labor preventiva pretendiendo corregir estos errores con el fin de lograr mayor incidencia en el efecto preventivo.

En primer lugar, demando mayores medios humanos y materiales para poder controlar las infracciones más graves y con mayor repercusión en los accidentes de tráfico. Esto supone una mayor inversión del Estado, Comunidades Autónomas y de los Ayuntamientos para dotar de más agentes de autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en los núcleos urbanos y carreteras, pero esto por sí solo no tiene sentido sino viene ligado a la dotación de más medios tecnológicos como pueden ser radares, etilómetros y otros dispositivos que a través de un teléfono móvil incorporado al vehículo policial o mediante uso de drones, realiza una lectura de la matrícula avisando si tiene alguna incidencia (superar velocidad permitida, vehículo sustraído, dado de baja, sin seguro, sin ITV...). Una vez que tenemos los medios necesarios, ya estamos capacitados para detectar mejor las infracciones de tráfico continuando con el siguiente paso que es realizar mayores números de controles. Pero todavía no es suficiente para alcanzar mejores índices de prevención, aún falta la denuncia y la sanción. La denuncia debe notificarse en el acto para lograr mejor el efecto de corrección y educativo al conductor infractor; la sanción, como ya se había comentado, debe ser rápida y certera. Con todo esto, ya se puede alcanzar mejores cotas en la prevención pues, el infractor observa que hay mayores controles preventivos y percibe que se está persiguiendo con más rigor las infracciones de tráfico, posteriormente, si es denunciado, puede comprobar que la sanción fue rápida. Solamente queda añadir, que la **normativa de seguridad vial permite una sanción rápida distinguiéndose el procedimiento abreviado y el ordinario, no obstante, si podría reformarse para añadir como sanción la retirada del permiso o agravar la detracción de puntos**, pues las infracciones más peligrosas solo detraen 6 puntos y como norma general no puede restarse más de 8 puntos al día.¹²⁰

¹²⁰ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Art 64.4 Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy

En resumen, mi impresión es que actualmente circulan muchos conductores sin permiso, bajo la influencia del alcohol o con un exceso de velocidad entre otras infracciones, pues piensan que el riesgo a ser descubierto es mínimo. Con las anotaciones anteriores, estos conductores percibirán un mayor control de las conductas infractoras y con una pena adecuada, certera y rápida, como por ejemplo una multa, retirada del permiso de conducir y curso de sensibilización, sería adecuada para conquistar los fines perseguidos sin tener que acudir al Derecho Penal, no obstante, estas mismas premisas son también válidas en el ámbito penal, así, si un conductor ha infringido la norma penal, es aconsejable un castigo pronto y certero, en este aspecto cobra importancia los Juicios Rápidos por DCSV creados a raíz de la ley 38/2002, de 24 de octubre, de reforma parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, sobre procedimiento para el enjuiciamiento rápido e inmediato de determinados delitos y faltas, y de modificación del procedimiento abreviado.

4.4. POLÍTICAS EN SEGURIDAD VIAL

El vehículo a motor ha sido uno de los inventos más relevantes del S. XX, ha condicionado nuestro modo de vida cotidiano dotándonos de numerosas ventajas, ampliando las relaciones humanas y mejorando nuestra calidad de vida. Hoy en día podemos llegar antes al trabajo y también nos permite trabajar en zona más alejada de nuestro domicilio habitual, se utiliza como medio de turismo y de ocio al permitir desplazarnos a otros lugares enriqueciendo así las relaciones económicas otorgando un mayor bienestar social, además de otras muchas ventajas. Sin embargo, esta actividad también genera un riesgo potencial para la integridad física y la vida de los usuarios de las vías, pues al ser vehículos pesados que

graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan.

Art 77 infracciones muy graves

- a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.
- c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.
- d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.
- e) Conducción temeraria.
- f) Circular en sentido contrario al establecido.
- g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.
- h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico
- i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

circulan a gran velocidad, sino se hace adecuadamente ocasionan accidentes, que como ya vimos en las estadísticas del capítulo anterior, se cobran numerosas víctimas.

Entre las causas más habituales de los accidentes de tráfico, según la DGT se encuentran la velocidad excesiva, las distracciones y las infracciones a las normas de circulación.

Como ya vimos en el capítulo anterior, hay una especial sensibilización política antes las cifras de muertos en carreteras, dada la repercusión mediática que los accidentes de tráfico tienen en la sociedad, no solo en nuestro País, pues las estadísticas demuestran que no es exclusivamente un problema local, sino que se extiende a nivel mundial. Todo ello ha propiciado una amplia regulación tanto desde la esfera administrativa como a través de un aumento en la respuesta penal.

Dentro de las estrategias para reducir las víctimas de accidentes de tráfico, puede citarse como política social la innovación y el desarrollo de la seguridad en automóviles, la mejora de la red vial y en los sistemas de señalización. Estas medidas no afectan directamente al comportamiento de los conductores y se centran en los factores vía y vehículo.

Como ya se ha expuesto, el factor humano está implicado en la mayoría de los accidentes mortales, por eso, dentro de la prevención, se pretende incidir en el comportamiento del conductor para que tome conciencia de la importancia de llevar a cabo la actividad de conducción de la forma más adecuada posible, respetando las normas de circulación. Para ello, será necesaria realizar **actuaciones educativas y de formación** vial desde la infancia, empezando por educar como peatones a los más pequeño, posteriormente, puede integrarse la educación vial como conductor de pequeños vehículos sin motor a través de parques infantiles de tráfico móviles en escuelas y continuar en etapas posteriores incorporando programas de educación vial en las asignaturas que se cursen anualmente y así sucesivamente, hasta llegar a ser una persona adulta, consciente de la importancia de sus acciones en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.. También, ha demostrado cierta eficacia algunas **campañas publicitarias**, aunque a veces criticada por su dureza, se consigue el objetivo de impactar en la sociedad para que la ciudadanía sea consciente de los peligros que genera la conducción en ciertas condiciones. Desde esta nueva perspectiva, la educación en seguridad vial deja de tener como fin único la obtención del requerido permiso.¹²¹

¹²¹ FOLGUERÁ MARTÍNEZ, V. y MOLÉS VICENT, R. M. 2008. *Seguridad Vial (Especial referencia a la reforma operada en el Código Penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*. Valencia, Tirant Lo Blanch, pág. 461 y ss.

Todavía dentro de la prevención, se hallan las diversas **campañas de vigilancia y control** que desarrollan las FCS como son los controles preventivos para detectar el consumo de alcohol o la presencia de drogas, la vigilancia de la velocidad, el uso reglamentario del caso, cinturón...

El siguiente peldaño dentro del mecanismo de públicos para reducir la siniestralidad vial viene establecido por las **sanciones a las infracciones de la normativa de tráfico**, teniendo una doble función, no solo la preventiva. como hasta ahora se ha mencionado, sino también la represiva. A tales efectos, destacan las denuncias presentadas por los agentes correspondientes de infracciones como la conducción sin los permisos legales oportunos, conducción sin cinturón de seguridad, a excesiva velocidad, conducción sin respetar las señalizaciones pertinentes, conducción superando las tasas de alcoholemia reglamentariamente establecidas, etc. Con esta actividad sancionadora se pretende por un lado reprimir aquellas conductas peligrosas para el tráfico rodado y por otro lado concienciar a la ciudadanía sobre las malas consecuencias que estos hábitos tienen en el tráfico rodado. Un buen ejemplo de ello lo encontramos en aquellas medidas de vigilancia, control y sanción de la utilización de vehículos de motor habiendo ingerido alcohol u otras drogas tóxicas. Se ha incrementado las sanciones por la Autoridad competente con el fin de conseguir que los ciudadanos se habitúen a no coger el coche cuando salgan para tomar unas copas.

Otra de las medidas tomadas que más éxito ha tenido fue la aprobación de 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, la cual establece un sistema de castigos y premios con pérdida u otorgamiento de puntos a los conductores, según hayan perpetrado, o no, infracciones contra la seguridad vial. Esta legislación tiene por objeto tanto prevenir como reprimir los comportamientos más peligrosos en la circulación de vehículos. En cuanto al efecto preventivo se ha potenciado por el resultado de la posibilidad de la extinción de la vigencia del permiso de conducir o licencia por pérdida de todos los puntos correspondientes, lo cual, obliga al infractor a obtener de nuevo el permiso o licencia de conducción transcurrido un determinado periodo. El efecto preventivo viene acompañado de una finalidad reeducadora, pues se ofrece al sancionado la posibilidad de recuperar un número determinado de puntos a través de la realización de cursos de formación en seguridad vial. De igual forma, también se podrá recuperar el permiso de conducción o la licencia correspondiente a través de esos cursos de formación en seguridad vial.

Un escalón superior en la lucha contra los atentados a la seguridad vial, viene configurada por el código penal, son auténticas medidas en POLÍTICA CRIMINAL. En este campo podría haberse optado por mantener las clásicas figuras delictivas de lesiones y homicidios por imprudencia o por el contrario crear de forma específica, nuevas figuras delictivas con la intención de solucionar esta problemática. En el primer caso, se podría penar aquellos conductores que por imprudencia cometen un accidente de tráfico con resultado de lesiones graves o de fallecidos, sin embargo, como inconveniente, no se recogería en la norma penal aquellas infracciones graves que ponen en riesgo a la seguridad de las personas cuando no hay un menoscabo en la vida o seguridad de terceros, pues no podría castigarse acciones imprudentes que no se hayan consumado, ya que, uno de los elementos de la tentativa es el ánimo del autor dirigido a realizar el resultado de la acción. Entonces, por la vía de la imprudencia no es posible castigar la conducción peligrosa por sí sola sino sólo cuando produzca algún resultado lesivo típico y, como el conductor imprudente confía en que no va a tener ningún accidente, la amenaza de pena asociada al delito imprudente no le hace mucho efecto: no le puede disuadir suficientemente de causar accidentes, porque espera no tenerlos, y no le disuade adecuadamente de conducir de forma peligrosa porque esta conducción no es punible por sí sola como delito imprudente¹²². Así, quien conduce con su vehículo de forma alocada o bajo los efectos del alcohol o drogas por una zona destinada a la circulación de vehículos o al tránsito de personas, dirige su conducta hacia un posible resultado fatal contra otras personas, sin embargo, si no se produce un accidente con resultado de muerto o herido grave, no podría castigarse por dicha acción, pues como acabamos de explicar, no existe la tentativa por imprudencia y la única solución para no dejar impunes estos hechos es incorporar nuevas figuras específicas en el código penal que contemplen estas circunstancias.

De esta forma, la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que modifica el Código penal en materia de seguridad vial, incrementa las sanciones, especialmente la de privación del permiso de conducir, y amplía el abanico de comportamientos punibles. La reforma pretendía incluir todas las conductas de violencia vial como conducir sin permiso de conducir (o licencia) o con uno que haya perdido vigencia por determinadas circunstancias, la conducción con exceso notable de velocidad aun cuando no exista riesgo para la vida o integridad física de las personas..., comportamientos que hasta este momento sólo podía ser sancionado administrativamente, pues el fin era reducir los riesgos del tráfico viario. Sin embargo, como dichas infracciones no eran suficientes para disminuir el número de muertes

¹²² MIR PUIG, S. 2008. *Seguridad vial y derecho penal. Análisis de la LO 15/2007 que modifica el código penal en materia de seguridad vial*. Valencia, Tirant Lo Blanch, pág. 16

y lesiones graves producidas en nuestras carreteras, se acudió ya desde hace bastantes años, a la tipificación penal de algunas conductas especialmente peligrosas con el fin de provocar un efecto disuasorio en los ciudadanos, marcado por un notable carácter simbólico. Por tanto, se usa la prevención general negativa como efecto intimidatorio a fin de desalentar la comisión de conductas que entrañan cierto peligro en la conducción, por otro lado y según la argumentación recogida en la exposición de motivos de esta ley, otros de los motivos para incorporar estos delitos al nuevo código penal fue la de evitar que ciertas conductas peligrosas para la seguridad vial, causantes de numerosos siniestros viales y de una elevada tasa de fallecidos al año, pudiesen quedar impune, respondiendo al fin retributivo de la pena. En la época actual, la seguridad del tráfico, el respeto hacia las normas de circulación, etc. se han alzado como valores imprescindibles que debe ser tutelado por nuestros poderes públicos, representando un carácter simbólico en nuestra sociedad.¹²³

Por último, una vez que se ha cometido el delito, aun a pesar de los esfuerzos preventivos desarrollados, entra en escenas el castigo que debe recibir el delincuente vial, cobrando importancia la prevención especial, frente a la general, aquí, la pena se focaliza en el delincuente y aspira a que éste no vuelva a delinquir, es una prevención especial o individual. En un plano teórico, en los círculos académicos, esta orientación preventivo especial positiva es dominante en la medida en que parece acogerse perfectamente al valor de la dignidad y a los derechos humanos. En el ordenamiento español, esta orientación además se encuentra con reconocimiento constitucional y legal. El artículo 25.2 de la Constitución Española, establece que las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad, estarán orientadas hacia la reeducación y la reinserción social, y el artículo 1.1 de la Ley Orgánica General Penitenciaria de 1979, dispone que las instituciones penitenciarias tienen como fin primordial la reeducación y la reinserción social de los sentenciados a penas y a medidas privativas de libertad.

4.5. TEORIA DE LA ACTIVIDAD RUTINARIA ADPATADA A LOS DCSV.

La Teoría de la Actividad Rutinaria (TAR) es una de las principales teorías de la “criminología ambiental” que fue desarrollada por los criminólogos Lawrence Cohen y Marcus Felson en el año 1997 y establece que para que un delito ocurra, deben estar presentes 3 elementos en el mismo espacio y tiempo, lo que se conoce como “triángulo de la criminalidad”.

¹²³ BORJA JIMENEZ, E. 2011. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant Lo Blanch Segunda edición, pág. 213 y ss.

- La primera condición para que se dé el delito, es la existencia de un "objetivo conveniente". Esta palabra fue escogida cuidadosamente, en lugar de otras como "víctima"; pues puede ser una persona, un objeto o un lugar.
- La segunda condición que se tiene que dar es la ausencia de un guardián capaz, cuya presencia, pueda disuadir que se lleve a cabo el delito;
- El elemento final es la presencia de un probable, y motivado, delincuente.

Teniendo en cuenta estas premisas y adaptándola a la fenomenología vial, para que se lleve a cabo un delito contra la seguridad vial tienen que concurrir los siguientes elementos:

1) La de una persona u objeto que representen un "**objetivo apropiado**", o sea, una posible víctima o una cosa o bien propicio, por ejemplo. La víctima sería la seguridad vial en términos generales.

2) La **ausencia de guardianes** capaces de prevenir las infracciones, como es el caso de los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, ciudadanos e incluso otros medios.

3) La **presencia de un victimario** (unidad de tráfico), tanto con inclinaciones criminales como con la habilidad para poner en práctica tales inclinaciones.

Los tres elementos anteriores son necesarios para que el delito pueda producirse, si faltase uno de ellos, el delito ya no tendría lugar.

La vida moderna ha provocado que ahora estos tres elementos tiendan a coincidir con más frecuencia que antes. Nuestra sociedad actual ha experimentado cambios importantes en cuanto a actividades rutinarias de la vida cotidiana motivada por los constantes desplazamientos de un lugar a otro, bien sea para ir a trabajar, a comprar, a llevar a los hijos a la escuela, por ocio, turismo... Por ello, al estar más tiempo interactuando con el tráfico (a esto hay que añadirle que cada vez hay más vehículos circulando por las vías) existe un aumento de las oportunidades y de las tendencias para poder cometer un delito contra la seguridad vial.

Por último, por lo que se refiere a las oportunidades para delinquir, probablemente no puede aducirse que todas las personas expuestas a tentaciones delictivas semejantes estén igualmente dispuestas a cometer delitos. Sin embargo, los estudios de criminología ambiental informan que existe una relación directa entre mayores oportunidades delictivas y mayor delincuencia, y entre menores oportunidades delictivas y menor delincuencia ¹²⁴

¹²⁴ Entre ellos Barr y Pease, 1990; Brantingham y Brantingham, 1991, 1993; Clarke, 1993, 1994; Felson, 2002, 2006; Stangeland, Díez Ripollés y Durán, 1998.

De la teoría de las actividades rutinarias surge el “triángulo del delito o de la criminalidad” en donde González González ha realizado una adaptación al fenómeno vial añadiendo un tercer triángulo al que ha llamado “Triángulo de la Criminalidad Vial”.



Fuente Blog del Observatorio criminológico de la seguridad vial¹²⁵

El triángulo básico estaría formado por:

VÍCTIMA: ésta sería la seguridad vial, entendiéndola como la protección de la seguridad colectiva, en la que todos formamos parte de ella, ya sea de una manera u otra.

¹²⁵ Sitio web, disponible en: <http://www.criminologiavial.com/2013/12/el-triangulo-de-la-criminalidad-vial.html>

Considerándola como un derecho de todos los ciudadanos, vinculado a los derechos fundamentales de la vida y la integridad física y psíquica de las personas.

Con la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre, se da un paso más en la protección de la seguridad vial, incrementando el control sobre el riesgo tolerable y considerar a los delitos contra la seguridad vial desde el peligro abstracto (no hace falta que se produzca lesión o daño, lo que se pena es la propia conducta en sí) hasta el desprecio por la vida de los demás en el tráfico rodado.

VICTIMARIO: sería cualquier unidad de tráfico (normalmente el conductor de un vehículo). La diferencia de los DCSV con respecto a otros tipos de infracciones penales radica en que son una clase “especial” de los que prácticamente todo aquel que posee la condición de poder conducir un vehículo a motor o ciclomotor, se convierte, por regla general, en autor por lo menos una vez en su vida. En este tipo de conductas penales juega un papel importante el llamado “comportamiento acrático” (Trasler), en el que la persona reflexiona sobre los costes y beneficios de dos conductas alternativas (la correcta o la infractora), concluyendo que una de ellas es preferible y aun así se realiza la contraria, a veces incluso sistemáticamente (conductores reincidentes).

LUGAR: la vía pública, ya sea urbana o interurbana.

Los controladores del triángulo básico:

VIGILANTE/GUARDIÁN: serían los Agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico y los elementos de control, estos elementos pueden ser las cámaras que vigilan el tráfico, los radares fijos y cualquier otro elemento de control siempre y cuando este especificado y los conductores sepan de su existencia.

CONTROLADOR: a parte de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, el mejor controlador del victimario es la “cultura vial”, ya que con ella evitaríamos delinquir en este tipo de delitos y por ende llegar a estar involucrados en los siniestros viales concienciándonos que de nuestro “error” pueden pasar consecuencias muy graves para la seguridad colectiva.

RESPONSABLE: el titular de la vía. La estructura, forma, señalización, acondicionamiento influyen a la hora de poder cometer un delito (o siniestro vial).

Los controladores expuestos representan a las personas que pueden vigilar el triángulo interior. La ausencia de alguna de estas figuras de control ofrece la oportunidad para cometer el delito o conducta antisocial.

Para concluir con este apartado, se ha visto desde el punto de vista criminológico, que los delitos contra la seguridad vial son el producto de una interacción entre la persona y el entorno físico que les rodea. Mayormente, se ha hecho hincapié en las circunstancias personales del conductor que le ha llevado a cometer una infracción penal en materia de seguridad vial, obviando casi siempre a la circulación que le rodea, escenario por el cual ayuda a convertir las inclinaciones delictivas en acción, mostrando algunas vías más oportunidades delictivas que otras, como por ejemplo, una carretera de varios carriles, anchos y con trazo recto puede dar lugar a una mayor oportunidad para rebasar el límite de velocidad.

Entonces, si incidimos sobre estos elementos se puede evitar que prosperen estos tipos delictivos al minimizar las oportunidades delictivas, por ejemplo, la presencia de más agentes de tráfico realizando controles preventivos podrían disuadir al futuro delincuente al valorar los costes-beneficios de una infracción.¹²⁶

4.6. ORIENTACIONES DE SEGURIDAD VIAL DE LA UE PARA 2011-2020

La Seguridad Vial es una cuestión de primer orden, no sólo en España, sino a nivel europeo. En el año 2009 fallecieron en la Unión Europea más de 35.000 personas víctimas de accidentes de tráfico y resultaron heridas más de un millón y medio. El coste económico que supuso para la sociedad se estima en 130.000 millones de euros¹²⁷ más el daño incalculable que entraña la pérdida de una vida.

Aunque en Europa ya se han realizado varios programas destinados a mejorar la seguridad vial, conviene destacar que, en junio de 2003, la Comisión adoptó su tercer programa de acción europeo de seguridad vial (PASV), aunque se redujeron el número de fallecidos no se logró alcanzar el objetivo propuesto en 2010, demostrando que, a pesar de los avances significativos realizados en materia de seguridad vial, es necesario proseguir y consolidar los esfuerzos. Así, siguiendo el camino ya emprendido, las actuales orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más adecuados.

En el marco de estas orientaciones políticas, la Comisión considera que deben emprenderse prioritariamente las tres acciones siguientes:

¹²⁶ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M., ...ob.cit. pág. 168 y ss.

¹²⁷ De acuerdo con el valor de la esperanza de vida estadística calculada por el estudio HEATCO (6º Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico).

– establecer un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores prácticas en todos los Estados miembros, como condición necesaria para aplicar con efectividad las orientaciones políticas de seguridad vial 2011-2020;

– adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de reducir el número de heridos en accidentes de circulación;

– mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas, cuyas estadísticas de accidentes son especialmente preocupantes.

Con miras a alcanzar el objetivo de crear un espacio común de seguridad vial, la Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 a partir de 2010.

Se han determinado siete objetivos para la próxima década. Para cada uno de ellos, se propondrán acciones a nivel nacional y de la UE.

- Objetivo nº 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera.
- Objetivo nº 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación.
- Objetivo nº 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
- Objetivo nº 4: Vehículos más seguros.
- Objetivo nº 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial.
- Objetivo nº 6: Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.
- Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera.¹²⁸

4.7. ESTRATEGIA SEGURIDAD VIAL 2011-2020.¹²⁹

En el año 2003 España tenía una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión, situándose lejos de los países con los mejores resultados en seguridad vial. Como respuesta, se puso en marcha el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 centrado en la mejora del cumplimiento de la norma y en la coordinación de actuaciones desde distintos ministerios, observándose una mejora de la

¹²⁸ Comisión Europea “Orientaciones Políticas Sobre Seguridad Vial 2011-2020”. Bruselas, 2010.

¹²⁹ Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 Resumen Ejecutivo. Dirección General de Tráfico.

seguridad vial, en parte por el cambio de comportamiento de los usuarios y por las mejoras en las infraestructuras y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos. Si bien, fue necesario seguir potenciando este trabajo y se desarrolló la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

La “Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020” establece las actuaciones de la Administración General del Estado, de las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales, en colaboración con agentes privados, que se consideran prioritarias en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, promoviendo e impulsando, además, las actuaciones del resto de las Administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

El Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial para el periodo 2011-2020, tras su aprobación por el Consejo Superior de Seguridad Vial.

La Estrategia identifica un conjunto de objetivos concretos, cuantificables y científicos para alcanzar en el año 2020. Los 13 objetivos establecidos son:

1. Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes.
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%.
3. Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.
4. 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.
6. 30% de reducción de fallecidos por atropello.
7. 1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana.
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.
10. 30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
11. 30% menos de fallecidos en accidente in itinere.
12. Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.
13. Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Para poder evaluar el estado en que se encuentran estos programas se analizaron los datos obtenidos en la ejecución de las estrategias de Seguridad Vial 2011-2020 mediante informes de evaluación del cumplimiento de dichas estrategias¹³⁰

Para lograr estos 13 objetivos se han proyectado 172 acciones. A fecha 31 de diciembre del 2014 se han cumplido 5 de los 13 objetivos y se han ejecutados o han sido abordadas en mayor o menor medida 145 acciones, lo que supone un 84% del total. Los objetivos de la Estrategia que se han cumplido, aun cuando no ha finalizado el plazo de 2020, son los siguientes: Bajar la tasa de fallecidos por accidente de tráfico a 37 por millón de habitantes, conseguir un 25% menos conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana, un 30% de reducción de fallecidos por atropello, un 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional y un 30% menos de fallecidos por accidentes in itinere.

Cuadro resumen del estado de ejecución de las acciones a 31 de diciembre de 2014

PLAZOS (2011-2020)	TOTAL	FINALIZADA		EN EJECUCIÓN		EN EJECUCIÓN PERMANENTE		SIN INICIAR		SIN INFORMACIÓN	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Corto plazo (2011-2012)	65	8	12,31%	19	29,23%	27	41,54%	9	13,85%	2	3,08%
Corto y medio plazo (2011-2015)	35	7	20,00%	11	31,43%	13	37,14%	4	11,43%	0	0,00%
Medio plazo (2013-2015)	8	2	25,00%	3	37,50%	1	12,50%	2	25,00%	0	0,00%
Corto, medio y largo plazo (2011-2020)	47	7	14,89	16	34,04%	17	36,17%	4	8,51%	3	6,38%
Medio y largo plazo (2013-2020)	17	6	35,29%	5	29,41%	3	17,64%	2	11,76%	1	5,88%
Largo plazo (2016-2020)	0	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Total	172	30	17,44%	54	31,40%	61	35,46%	21	12,21%	6	3,49%

Fuente: Informe de evaluación de la estrategia de seguridad vial 2011-2020.

¹³⁰ Informe de evaluación del cumplimiento de la “estrategia de seguridad vial 2011-2020” de la dirección general de tráfico. Revisión 2015. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/documents/10180/2894648/INFORME+EVALUACION%20N+ESTRATEGIA+SEGURIDAD+VIAL+2011-2016.pdf>

Indicadores	Cifra 2009	basal	Cifra 2012	Cifra 2013	Cifra 2014	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59		41	36	36	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923		10.444	10.086	9.574	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil	12		9	4	2	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730		406	345	360	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203		202	182	213	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459		355	349	310	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2		1,6	1,5	1,6	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101		71	72	71	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473		2.760	2.811	2.870	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520		369	285	277	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170		100	100	99	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l	6,7%		No disponible. Estudio bienal	4,1%	No disponible. Estudio bienal	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autopista) 6,9% (autovía) 15,8% (conv.90) 16,4% (conv.100)		8,0% (autopista) 4,3% (autovía) 14,0% (conv.90) 10,8% (conv.100)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autopista) 3,5% (autovía) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv.100)

Fuente: Informe de evaluación de la estrategia de seguridad vial 2011-2020.

Por otro lado, los resultados de ejecución de los siguientes 4 objetivos muestran una tendencia positiva y se acercan a la cifra prevista para el año 2020: Reducción en un 30% de heridos graves, ningún niño fallecido sin sistema de retención infantil, bajar en 1% los positivos de alcoholemia en controles aleatorios y reducir en un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

En el lado opuesto, con niveles de cumplimiento inferiores a lo previsto o de difícil cumplimiento al final del periodo de la Estrategia en 2020, se sitúan los 4 siguientes objetivos: Reducir un 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años, conseguir un 20% menos de fallecidos y heridos graves de usuarios de motocicletas, incrementar en 1 millón el

Número de ciclistas sin que aumente la mortalidad y conseguir cero fallecidos en turismo en zona urbana.¹³¹

En 2016 se ha producido un repunte de la cifra de fallecidos por accidentes de tráfico, lo que augura nuevos cambios en la estrategia de seguridad vial. En este sentido, durante la rueda de prensa de presentación del balance de siniestralidad de 2016 que se celebró en enero del 2017, el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, anunció la intención de revisar la Estrategia de Seguridad, que incluiría una reforma de la Ley de Seguridad Vial y del Reglamento de Circulación, y que esta reforma se llevaría a cabo dentro de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso y en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. También se han presentado las novedades que la DGT propone incluir en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 para adaptarla a las transformaciones que se están produciendo en materia de movilidad y establecer de paso las bases de la que será la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

La propuesta presentada cuenta con **19 áreas temáticas** que se desarrollarán en 39 objetivos estratégicos y en 154 acciones, 88 de ellas procedentes de la Estrategia original, 50 nuevas y 16 pendientes de valoración.

La **velocidad** (tanto en vías urbanas como interurbanas), **la reincidencia en alcohol y/o drogas, el permiso por puntos**, la formación vial y la educación vial a lo largo de la vida, la conducción autónoma, la seguridad en los vehículos o la movilidad en la ciudad son algunos de los elementos a estudiar y a revisar. Y para obtener el mayor consenso posible, se constituirán **8 grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico** en los que participarán las instituciones y entidades más vinculadas con la materia encargada a cada grupo.

- Reincidentes y enfermedades limitativas de la conducción. Alcohol y drogas.
- Vehículos: conducción autónoma, seguridad de los vehículos y nueva movilidad motorizada.
- Nueva movilidad activa: Ciudad y restricciones medioambientales.
- Normas de circulación.
- Permiso por puntos: infracciones y cursos.
- Velocidad.

¹³¹ Cumplimiento De La “Estrategia De Seguridad Vial 2011-2020” De La Dirección General De Tráfico. Revisión Año 2015.

- Educación vial a lo largo de la vida.
- Formación de conductores.

4.8. PREVENCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

La prevención equivale a disuadir a los potenciales delincuentes viales con la amenaza de un castigo guiándolo por el sendero adecuado para que cumplan la normativa establecida en las leyes penales y de seguridad vial, en consecuencia, interviene diversos factores como la eficacia preventiva de la norma, el proceso motivacional del infractor y otros instrumentos no penales que pueden alterar el escenario criminal poniendo trabas y obstáculos al futuro delincente que hagan sopesar los costes frente a los beneficios de la acción criminal.

Se puede distinguir tres perspectivas en la prevención del delito según se centre en la estructura (cambio económico y social), en la personalidad (se centra en el delincente) o en las circunstancias (interviene en situaciones que propician la delincuencia).¹³²

4.8.1. Prevención primaria

Son las acciones planteadas que buscan prevenir un problema predecible, proteger un estado de salud o de funcionamiento adaptado ya existente y promover algún objetivo de salud deseable.

Los programas de prevención primaria se orientan en la raíz del conflicto para neutralizarlo antes de que el problema se manifieste, primando la educación, formación y la socialización de los conductores y demás usuarios de las vías de modo que adquieran hábitos socio-viales responsables.

El punto de partida comienza por el conocimiento de los conductores de las medidas generales de control de las conductas que trasgredan las normas, para así inhibirles de cometer cualquier conducta infractora.¹³³

4.8.2. Prevención secundaria

La prevención secundaria actúa cuándo y dónde se exterioriza el conflicto criminal. Opera en aquellos sectores que exhiben mayor riesgo de padecer o protagonizar el problema criminal. Se plasma en la política legislativa penal y en la acción policial.

¹³² CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. *Criminología*ob.cit, pág.58 y 59.

¹³³ CARRERAS ESPALLARDO J. A. y GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. *Criminología vial*.ob.cit, pág. 59 y ss.

Como ejemplos de prevención secundaria se encuentra los programas de prevención policial, de control de medios de comunicación, ordenación urbana y utilización del diseño arquitectónico como instrumento de autoprotección.

La prevención secundaria está dirigida a los infractores para que no vuelvan a cometer las mismas u otras infracciones, pues parece ser que hay conductores que aun conociendo las medidas de prevención general y las consecuencias de no respetar las normas aún siguen reincidiendo, se trataría de cambiar a estas personas que se encuentran en un grupo de riesgo.¹³⁴

4.8.3. Prevención terciaria

La prevención terciaria tiene como destinatario a la población reclusa penada y su meta es evitar la reincidencia.

La Memoria Fiscal 2017 señala que el año 2016 se gestionaron 28.332 entradas por penas y medidas alternativas a la prisión dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las que 27.954 lo fueron por trabajos en beneficio de la comunidad y 376 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad. El número de programas de educación vial es muy inferior al de TBC, en mi opinión habría que hacer un esfuerzo para reeducar a los penados y que estos realizarán de forma cuasi-obligatoria¹³⁵ un taller de seguridad vial (TASEVAL), con independencia de la condena que le hayan impuesto.¹³⁶

4.9. PROSEVAL

Este programa se ha diseñado para intervenir con personas condenadas por delitos de seguridad vial. Consta de una primera Fase educativa, en la que las personas participantes asistirán al taller de seguridad vial TASEVAL¹³⁷ y una Fase terapéutica, con contenidos psicoterapéuticos específicos.

¹³⁴ Criminología vial ...ob cita. Pág. 62 y 63.

¹³⁵ En mi opinión, no puede imponerse estos programas de forma obligatoria, pues sin la voluntad del penado carecería de efecto resocializador, por tanto, deben articularse estrategias para motivar al condenado a realizar voluntariamente estos talleres.

¹³⁶ Criminología vial ...ob cita. Pág. 63 y 64 y Memoria Fiscal 2017

¹³⁷ TASEVAL es el taller de sensibilización en materia de seguridad Vial diseñado para el cumplimiento de la pena en los casos de delitos contra la seguridad del tráfico.

El objetivo de este taller es promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico para reducir la tasa de reincidencia de los usuarios por delitos contra la seguridad vial.

El TASEVAL ha demostrado ser una herramienta útil para el cumplimiento de TBC por delitos contra la seguridad vial, presentando una elevada rentabilidad social, ya que garantiza su naturaleza reparadora y

Los objetivos de “PROSEVAL” son:

- Reconocer que la conducta infractora es responsabilidad del participante y comprender que es un hecho prohibido y valorado negativamente por la sociedad.
- Desarrollar en las personas participantes una adecuada percepción de riesgo en el tráfico.
- Capacitar para tomar decisiones adecuadas en el tráfico.
- Reconocer las emociones que surgen en el tráfico y aprender a controlar la manifestación de las mismas.
- Motivar a las personas participantes a mantener las nuevas conductas aprendidas y adecuadas en el tráfico.
- Ejercitar la manera de demorar gratificaciones relacionadas con la conducción cuando sea necesario.

Una vez finalizada la Fase Educativa, la Fase Terapéutica consta de tres fases:

- **Fase de Iniciación:** donde se trabaja de manera individual con las personas participantes para revisar lo aprendido en la Fase Educativa y motivar para el cambio en la siguiente fase.
- **Fase de Intervención:** donde se abordan, de manera progresiva, variables relevantes en la conducta vial, como la toma de decisiones, la percepción del riesgo, las emociones, control de la conducta e impulsividad, la psicofisiología y seguridad del ser humano y las habilidades sociales.
- **Fase de Finalización:** donde se evalúan los cambios realizados y se cierra la intervención enfatizando los objetivos prosociales más importantes en cada caso.

El programa tiene una duración total estimada de ocho meses y se realiza en formato grupal.¹³⁸

4.10. INFORME CRIMINOLÓGICO FORENSE

Nuestra Constitución establece en el art 25.2 *las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social* y no podrán consistir en

preventiva, prevención tanto a nivel primario (sensibilización a otros colectivos) como a nivel secundario (reflexión y cambio actitudinal y comportamental del penado)

Fuente: Web oficial de Instituciones Penitenciarias, disponible en: <http://www.institucionpenitenciaria.es/web/portal/PenasyMedidasAlternativas/Taseval.html>

¹³⁸ Secretaria General de Instituciones Penitenciaria, PROSEVAL, disponible en: <http://www.institucionpenitenciaria.es/web/portal/PenasyMedidasAlternativas/programas/proseval.html>

trabajos forzados. El condenado a pena de prisión que estuviere cumpliendo la misma gozará de los derechos fundamentales de este Capítulo, a excepción de los que se vean expresamente limitados por el contenido del fallo condenatorio, el sentido de la pena y la ley penitenciaria. En todo caso, tendrá derecho a un trabajo remunerado y a los beneficios correspondientes de la Seguridad Social, así como al acceso a la cultura y al desarrollo integral de su personalidad.

Se antoja oportuno, hacer referencia al papel que debe jugar el criminólogo en la prevención de estos delitos, pues no en vano se tratan de los delitos más juzgados en nuestros tribunales y su aportación será fundamental para prevenir este tipo de delincuencia y ayudar al delincuente a resocializarse.

El informe criminológico forense es aquel documento donde el criminólogo expone sus consideraciones tanto empíricas como teóricas acerca de un determinado delito, la víctima y su autor con el objetivo de aportar al tribunal una mejor comprensión de los hechos y de los factores criminógenos para poder condenar al reo, dentro de las distintas condenas disponibles en el código penal, aquella que mejor le ayude a reinsertarse en la sociedad.

Su contenido mínimo se regula en el art. 478 de la LECrim, y se debe basar en la evidencia científica, para ello, podemos apoyarnos en el Modelo del Triple Riesgo Delictivo de Santiago Redondo¹³⁹, el cual, sugiere que la probabilidad de cometer un delito va a depender de la confluencia de los siguientes factores:

- **Factores humanos:** son los riesgos propios de quienes actúan de forma antisocial, se tratan desde una perspectiva individual, centrándose en las características personales y en factores como la edad, género, pautas de crianza, deficiencias cognitivas, rasgos de personalidad, sociobiología...
- **Factores sociales:** carencias del apoyo prosocial.
- **Factores ambientales:** exposición a posibles oportunidades delictivas. Se considera dentro del “ambiente” el diseño urbano, su estructura...

Su principal objetivo será, comprobar en primer lugar la posible reincidencia del victimario y, en segundo lugar, determinar la mejor pena a imponer tras un estudio individualizado de sus antecedentes.

4.11. MÉTODOS PARA COMBATIR LOS DCSV

- **Aumentar la eficacia y celeridad de la respuesta penal.** En el año 2016 se formularon por el Ministerio Fiscal 79.463 escritos de acusación por los delitos de los arts.

¹³⁹ REDONDO ILLESCA, S. 2015. *El origen de los delitos. Introducción al estudio y explicación de la criminalidad.*

379 a 385 CP, que suponen el 29% del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias, el 32% de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos. Ha sido en el ámbito de los Juicios Rápidos donde se ha presentado la inmensa mayoría 63.844 acusaciones del total de 79.463 lo que refleja la celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico. No obstante, se debe insistir en seguir por este camino y continuar mejorando la respuesta penal.

- **Mayor presencia de informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en los Atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial.** La policía Local de Murcia a instancia de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Murcia y siguiendo las pautas marcadas por el Fiscal de Sala han elaborados durante los años 2014, 2015 y 2016, de acuerdo con el modelo propuesto por la ciencia criminológica (criterio de la triple variable del riesgo delictivo) en su específica aplicación a los delitos contra la seguridad vial, informes criminológicos de valoración del riesgo de reincidencia en los delitos contra la seguridad vial que han sido incorporados a los atestados instruidos, limitándose a los supuestos de multirreincidencia en la comisión de delitos viales en los términos en que aparece definida en el artículo 66.5.º CP. Queda pendiente comprobar si, transcurrido un determinado lapso temporal, los sujetos sobre los que versaron los informes vuelven o no a reincidir a fin de valorar el acierto del pronóstico.

- **Interiorización de la norma.** Para comprender la norma debe educarse en valores para la convivencia social y entender las consecuencias de las acciones que transgreden estas normas. Para ello es preciso comenzar por la educación vial en la familia, despertando en los niños la necesidad de que observen las señales de tráfico; también en la escuela, convirtiéndola en materia de obligada docencia. En la asignatura de educación en valores para la ciudadanía debe incluirse la seguridad vial, pero no como asignatura decorativa, ha de gozar del suficiente horario, de la cualificación de los profesores y de un componente de comunicación de vivencias a través de policías, médicos y víctimas de accidentes de tráfico y continuar potenciando la educación a lo largo de las distintas etapas del sistema educativo español hasta llegar a la Universidad donde se ha de potenciar los masters, cursos de doctorado e investigaciones sobre estas materias. Solo cuando la ciudadanía adquiera conciencia de respeto a las normas de tráfico es una contribución necesaria para el bienestar común. Tal conciencia de solidaridad hará que no se trivialicen o banalicen las conductas infractoras. Que surja el reproche social traducido en llamadas de atención en el ámbito familiar, de la amistad, laboral o ciudadano.

- **Reforma legislativa en la Educación Vial.** Se debería incorporar a los planes de estudios la educación vial otorgándole categoría de asignatura autónoma y obligatoria en las etapas de primaria y secundaria, como ya ocurre en países de nuestro entorno.

- **Cambios legislativos.** Entre ellos sería aconsejable revisar el catálogo de infracciones que suponen la retirada de puntos, cambiar la política de sanciones por cursos de conducción aumentado el número de puntos a detraer en las infracciones más graves a la seguridad vial, la idoneidad de los cursos de recuperación total o parcial de los mismos y, el permiso por puntos virtual, cada vez más implantado en la UE, para reducir la impunidad en la movilidad de los ciudadanos europeos y revisar los límites de velocidad para adecuarlos al tipo de vía y al nivel de tráfico que soporta

- **Tratamiento de deshabituación de delincuentes viales con adicción o dependencia al alcohol u otras drogas.** Estos tipos de delincuentes tiene un alto índice de reincidencia debido a problemas de dependencia, por eso, no sería efectiva una pena que no estuviese orientada a su reinserción vial, castigarle con una multa o con prisión no ayudará a superar el problema y continuaría infringiendo la ley. La solución pasa por someterlo a programas de deshabituación independientemente de la condena impuesta, si bien, puede suspenderse la pena de prisión o reducir la pena que se imponga como condición para someterse a un programa de deshabituación y lograr la participación voluntaria en el tratamiento.

- **Intercambio transfronterizo de datos de infracciones de tráfico.** El Título V del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aborda el Régimen Sancionador en la materia, ocupándose su Capítulo V de las cuestiones relacionadas con el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones en materia de Tráfico. Si bien, es necesario hacer real y efectiva esta disposición para evitar la impunidad de ciertos conductores que regresan a su País sin que se le detraigan puntos, por este motivo deben coordinarse los distintos países y establecer mecanismos tecnológicos y de intercambio necesarios para su efectiva aplicación con los distintos países, también hay que dotar de las herramientas oportunas a los Agentes de la Autoridad que se encargan de la vigilancia del tráfico para que puedan comprobar si un conductor extranjero tiene el permiso suspendido por resolución judicial o administrativa.

- **Mejora en los medios materiales.** Así, son necesarias mejoras en las vías, en su configuración, extensión y mantenimiento.

- **Aumentar las funciones de control y supervisión para asegurar el respeto a las normas.** La mera presencia de agentes en las carreteras y policía local en las ciudades, ya es de por sí un factor de disuasión, incluso se puede decir que el mayor de ellos. De otra parte, los ciudadanos, para respetar la ley, han de percibir que los que la infringen son sancionados. Es necesario, por tanto, ampliar los efectivos y medios para perseguir las conductas delictivas como la ampliación de radares (fijos, móviles, helicóptero, drones...), vehículos apropiados, etilómetros, terminales informáticas, etc.

- **Mejoras tecnológicas de seguridad en los vehículos.** Como ejemplo se pueden señalar los limitadores de velocidad que se postulan como obligatorios y que pueden suponer un medio efectivo de lucha contra la velocidad excesiva o el sistema de alcohol-lock que no permite arrancar sin haber superado el test de alcoholemia incorporado al automóvil.

- **Campañas publicitarias.** Los medios de comunicación cumplen, así mismo, un papel relevante. Se necesitan mensajes y programas especializados en seguridad vial y un código de conducta que eviten la inducción a los jóvenes a vulnerar los límites de velocidad y a asumir riesgos indebidos en la conducción, por ejemplo, en series de ficción para jóvenes, comportamientos tales como el exceso de velocidad, conducciones temerarias, conducciones bajo la influencia del alcohol, carreras ilegales... son publicidad especialmente dañina para la juventud por su propensión a desarrollar comportamientos arriesgados. Son necesarias campañas publicitarias e institucionales difusoras de los valores de seguridad vial, es preciso hacer ver a los jóvenes que también respetando la ley y participando en campañas como las del conductor alternativo se pueden salvar vidas y desarrollar actividades de profunda significación social.

4.12. COROLARIO

- La Política Criminal sirve como puente de unión entre la Criminología y el Derecho Penal, toma en consideración la información suministrada por la Criminología y elabora distintas estrategias de lucha contra la delincuencia que pone a disposición del legislador para que finalmente se convierta en disposiciones vinculantes y coactivas, mediante el lenguaje del derecho.

- El principal problema de la Política Criminal es la influencia que los grupos de presión tienen sobre la Política, dejándose llevar por las peticiones del electorado en vez de legislar atendiendo a la justicia, la eficacia, la protección de los bienes jurídicos y las investigaciones criminológicas. La política criminal no puede convertirse en una política electoral.

- Los fines de la política criminal obedecen a dos criterios principalmente: utilidad y justicia. En base a ellos, se ha estructurado diversas teorías destacándose la teoría retributiva y la teoría preventiva.
- La teoría retributiva obedece al valor de la justicia.
- Las teorías preventivas se dividen en General y Especial. La primera afecta a todas las personas intimidándolas para que no cometan delitos, mientras que la segunda afecta al delincuente de forma individual, resocializándolo y evitando que vuelva a delinquir.
- En la prevención general de los delitos interviene tres variables: la severidad, celeridad y certeza de la sanción, siendo las dos últimas las que mayor efecto disuasorio.
- En la conducción de vehículos es importante que la Administración ponga los medios necesarios, tanto humanos como materiales, para perseguir las conductas infractoras y se sancionen de forma diligente, así, el conductor percibirá mayor riesgo de ser descubierto y disuadirá su comportamiento.
- Los cimientos en la lucha contra la delincuencia vial comienzan por la educación vial, es el pilar fundamental para que la sociedad interiorice las normas. Como apoyo a ésta, es apropiado realizar campañas publicitarias.
- En el marco de la prevención juega un papel importante nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, realizando controles preventivos principalmente en aquellas zonas de mayor criminalidad.
- Las sanciones deben ser rápidas y ciertas, de esta forma se consigue un mayor efecto disuasivo. Entre ellas, coexisten sanciones administrativas y penales. En el ámbito administrativo se ha demostrado cierta eficacia la detracción de puntos, sin embargo, debido al repunte de siniestralidad de los últimos años debería de modificarse para sancionarse de forma más duras aquellas conductas más peligrosas. El ámbito penal tendría que reservarse para las conductas más peligrosas donde el derecho administrativo ha evidenciado ser ineficaz.
- Independientemente de la pena impuesta por el Juez, todos los condenados por delitos contra la seguridad vial deberían realizar un programa específico de intervención, como son el PROSEVAL.
- La teoría criminológica de las actividades rutinarias es la que mejor se adapta a la delincuencia vial, actuando sobre alguno de los tres elementos (objetivo, víctima y guardianes) se puede reducir la delincuencia.

- Tanto a nivel europeo como nacional se está trabajando con estrategias para reducir la siniestralidad vial.
- Las medidas que proponemos para reducir la siniestralidad vial y la delincuencia vial son: reformas legislativos en educación vial para potenciarla en todas las etapas del sistema educativo, continuar con campañas publicitarias de sensibilización y concienciación social, aumentar la eficacia y celeridad de la respuesta penal, mayor presencia de informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial, cambios legislativos en materia vial, tratamiento de deshabituación de delincuentes viales con adicción o dependencia al alcohol u otras drogas, intercambio transfronterizo de datos de infracciones de tráfico, mejora en los medios materiales y humanos para combatir la delincuencia vial, mejorar la seguridad de los vehículos y aumentar las funciones de control y supervisión para asegurar el respeto a las normas.

5. CONCLUSIONES

- Existen tres factores que participan en la conducción de vehículos: humano, vehículo y vía. Aunque el factor humano es el que más incidencia tiene, no se debe obviar al resto de elementos, así debe intervenir en todos los componentes para reducir tanto la siniestralidad como la delincuencia vial.
- Desde 1989 (máxima cifra de fallecidos en accidentes de tráfico) hasta la actualidad, la tendencia en cuanto al número de accidentes y fallecidos ha ido en descenso (salvo años concretos), han coexistido distintas estrategias en seguridad vial con reformas en el ámbito legislativo, por lo que es difícil poder atribuir un porcentaje de acierto a las reformas penales, máxime cuando intervienen múltiples variables como el crecimiento del parque de vehículos, estado de las carreteras, las reformas legislativas, el aumento de desplazamientos, etc.
- No se ha demostrado que la reforma penal, principalmente la LO 15/07 que agravó y amplió el catálogo delictivo, fuese eficaz para combatir los DCSV, pues lejos de prevenir estos comportamientos las estadísticas han demostrado que aumentaron el número de delincuentes viales, a pesar, que la tendencia en cuanto a fallecidos en accidentes de tráfico era al descenso.
- La política criminal actual propone someter nuevos campos al control del derecho penal (campos que antes no estaban legislados o correspondían a otras ramas), existiendo una fe ciega en que el derecho penal resolverá estos problemas, basándonos sencillamente en la mayor intensidad de su respuesta punitiva, frente al derecho administrativo. Se produce una expansión en el Derecho Penal y con ello se cuestiona el principio de mínima intervención y el de fragmentariedad o subsidiariedad del derecho penal.
- La doctrina se encuentra dividida en este aspecto, pues hay partidarios y detractores de la modernización del DP. En mi opinión, me decanto por la posición intermedia. Los delitos no pueden definirse de forma permanente en el tiempo, pues depende en gran medida de la evolución de las sociedades, lo que ayer fue delito hoy quizás no lo sea y a la inversa. Esto justificaría que, en la actualidad, debido al crecimiento exponencial del parque automovilístico durante el último siglo, haya aparecido un importante problema mundial que la OMS lo considera como uno de los principales problemas de la salud pública en todo el mundo, me refiero a los accidentes de tráfico, cuyos resultados pueden ser mortales. En estos siniestros viales se lesionan bienes jurídicos que afectan a la integridad física de las personas, bienes cuya importancia son relevantes y, por tanto, en estos casos el Derecho Penal debe intervenir siempre que los demás medios de control social hayan fracasado y el bien jurídico

protegido sea de importancia. El derecho penal debe adaptarse a la evolución social y en esta línea, no puede centrarse únicamente en los delitos clásicos ya que de este modo se convertiría en un instrumento obsoleto incapaz de hacer frente a las nuevas realidades sociales y riesgos que van apareciendo. La clave está en una intervención penal correcta sin excederse ni llevar al Derecho Penal todo aquello que no quiera resolverse por otros instrumentos sencillamente por ser ésta más contundente de cara a la opinión pública. El DP tiene que buscar un equilibrio entre libertad y seguridad, pues, tan negativo es un DP que persiga conseguir el máximo nivel de seguridad a costa de la libertad individual, como es uno que deje a sus ciudadanos indefensos e inseguros.

- Por otro lado, el populismo político ha llevado a crear tipos penales o endurecer los existentes basándose únicamente en una preocupación social impuesta por la sociedad de riesgo en la que vivimos. Hoy en día, el poder de la comunicación es enorme, como ejemplo podemos citar el famoso caso de Farruquito en donde su conductor carecía de permiso de conducir o el reciente autobús accidentado en Fuenlabrada cuyo conductor dio positivo en el test de drogas resultando lesionados una decena de menores. Podríamos seguir enumerando un sinfín de noticias de accidentes que tuvieron un enorme calado social y aparecieron en distintos programas televisivos repercutiendo mediáticamente configurándose debates acerca de la necesidad de agravar los delitos contra la seguridad vial, de hecho, parece que en la próxima reforma puede haber dos novedades: la primera el endurecimiento de las penas por imprudencia grave en la conducción de vehículos a motor, y en segundo lugar, la introducción como nuevo delito del “abandono del lugar del accidente”. En este aspecto, la acción legislativa debería guiarse por expertos en la materia más que por la influencia de los distintos grupos de presión, capaces de llevar a los poderes públicos a imponer las sanciones más graves de la que dispone, con la idea de comunicar a la sociedad que se afronta el problema con la mayor fuerza y de esta suerte tranquilizar la demanda social vulnerando así el principio de intervención mínima del Derecho Penal.

- Para mí no se pone en duda que la seguridad vial pueda ser objeto de protección a través del Derecho Penal, sobre todo en aquellos casos en que se genera un peligro concreto para la vida o integridad física como el delito de conducción con temeridad manifiesta. Sin embargo, otros delitos como carecer de permiso de conducción donde solo se castiga penalmente en base a un peligro abstracto y meramente estadístico debería cuestionarse. Asimismo, los delitos de conducción de vehículo a motor superando una determinada tasa de alcoholemia o una determinada velocidad deberían encuadrarse en el tipo penal cuando haya ocasionado un peligro concreto, pero no cuando sea un peligro abstracto, pues, el simple

hecho de haber alguna posibilidad de ocasionar un accidente no es razón suficiente para que intervenga el Derecho Penal dado su carácter subsidiario y ultima ratio, luego, para estos casos donde hay una desobediencia normativa debe de ser la norma administrativa la que sirva de prevención y represión.

- Atendiendo a los estudios criminológicos en la prevención de los delitos intervienen tres variables básicas: la severidad, la celeridad y la certeza. No obstante, no es la severidad el elemento fundamental, pues esta severidad no tiene sentido sin que la gente tenga certeza de que esas normas del código penal serán siempre aplicables.

- La tendencia punitiva en estos delitos de peligro abstracto donde no se ha ocasionado ningún accidente, suele ser el castigo mediante multa o TBC, además de la privación del permiso de conducir. El reformar estos delitos contra la seguridad vial para agravar sus penas cuando después realmente se aplica la alternativa más leve puede llevar a minimizar los efectos de ésta, pues como bien se ha mencionado anteriormente, los efectos preventivos tienen que ver más con la certeza en cuanto a su persecución e imposición de penas que con la severidad en sí. De igual modo, el ámbito administrativo también tiene herramientas para ejercer la misma función preventiva y resocializadora que desempeña el Código Penal, por un lado con la imposición de multa (que puede llegar hasta 1000 euros cuando se duplica la tasa de alcohol o con la presencia de drogas en el organismo o en el caso de negarse a realizar dichas pruebas) y la privación del permiso de conducir, y por otro lado, mediante cursos de sensibilización que le permitirá obtener nuevamente el permiso de conducir y le servirá de educación vial.

- Hay que tener en cuenta que si se trata de evitar los accidentes de tráfico por las graves repercusiones que tiene en nuestra sociedad, al ser una de las principales causas de lesiones y muertes en nuestro País, además de generar un grave impacto económico, hay que tener en cuenta los distintos factores que intervienen en las causas de producción de un siniestro vial y, con estas medidas legislativas, solo se interviene en el factor humano obviando a otros factores que también intervienen en la alta siniestralidad vial como son el estado de las vías y los vehículos, elementos que pueden prevenir esta delincuencia

- Atendiendo a la Teoría de la Actividad Rutinaria adaptada a los DCSV, si se interviene en la educación vial, en la vía y se colocan guardianes se reducirá estos delitos.

- Para reducir la delincuencia vial aboco por dar prioridad a otras medidas antes que usar el CP para tranquilizar a la sociedad. Para ello, el pilar fundamental en la reducción, no solo de la delincuencia vial sino de los comportamientos antisociales en la conducción, es la

educación vial. Ésta debería estar presente en todas las etapas del sistema educativo para concienciar desde pequeño al ciudadano e interiorizar las normas. La administración debe primar las medidas preventivas frente a las represivas, como bien dijo Hipócrates “más vale prevenir que curar” y esto puede trasladarse al ámbito de la seguridad vial, anteponiendo medidas preventivas como un aumento en el mayor número de controles, mejoras en las vías (configurar una arquitectura adecuada...) y en los vehículos (añadiendo sistema alcolock, limitador de velocidad, etc.), así como aumentar el gasto público en la inversión para incorporar más medios humanos y mejorar los medios materiales al objeto de poder perseguir un mayor número de conductas antisociales. Además, la respuesta tanto penal como administrativa debe ser rápida y eficaz, pues así se potencia el efecto disuasivo al percibir el ciudadano que no solo corre el riesgo de ser descubierto, sino que, además, en caso de serlo será sancionado rápidamente.

- En el ámbito penal, adquiere relevancia los juicios rápidos pues con ellos se atiende a la mayor celeridad y eficacia en la respuesta penal.
- La criminología es importante en la lucha contra los DCSV, no solo es necesario la presencia de criminólogos en la elaboración de las políticas legislativas para evitar los errores antes reseñados, sino también para elaborar perfiles de delincuentes viales e intervenir en estos grupos. También son imprescindible para prevenir esta delincuencia vial elaborando mapas de riesgos, así, por ejemplo, si la estadística evidencia que en tal carretera durante la madrugada de los fines de semana existe un mayor número de accidentes por la conducción ebria de jóvenes que regresan de zonas de ocio, sería aconsejable establecer un mayor control policial en dichas áreas. Asimismo, son indispensable para elaborar informes de reincidencia y confeccionar los programas penitenciarios para intervenir en cada delincuente de forma individual. En este sentido cobra importancia los PROSEVAL Y TASEVAL, así como los programas para tratar los problemas de alcoholismo y drogadicción.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS IMPRESOS O ELECTRÓNICOS

- ALASTUEY DOBÓN, C., ESCUCHURI AISA, E. 2011. *Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial*. Estudios Penales y Criminológicos, vol. XXXI ISSN 1137-7550, págs. 7-86.
- BARQUIN SANZ, J. 2002. “El Código penal de 1995, cinco años después. Relación general de las Jornadas”. En: GONZALEZ RUS, J.J. (Coordinador) *El Código Penal de 1995, cinco años después -Jornadas de Derecho penal*, Ed. Servicios de Publicaciones, Universalidad de Córdoba, Córdoba, págs. 93-95.
- BAUMANN, J. 1961. *Die Verkehrsführung als Ordnungswidrigkeit, Dogma und Praxis in Folge der Verkehrsführung als Massenerscheinung, ihre Bekämpfung als Aufgabe für Gesetzgebung, Polizei und Justiz*, Boppard, pág. 179.
- BECK, U. 1998. *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Paidós, Barcelona.
- BELTRÁN BALLESTER, E. 1975. “Las obstaculizaciones al tráfico. Examen del art.340 bis b) del Código Penal Español”, en: COBO DEL ROSAL, M. (dir.), *Delitos contra la seguridad del tráfico y su prevención*, Valencia, pág. 16.
- BERISTAIN IPIÑA, A. 1979. *Objetivación y finalismo en los accidentes de tráfico. Cuestiones penales y criminológicas*. Madrid, pág. 132.
- BORJA JIMENEZ, E. 2011. *Curso de política criminal*. Valencia, Tirant Lo Blanch Segunda edición, pág. 19 y ss.
- BUENO ARÚS, F. 1984. “La conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas en el Código Penal Español”. En: *Boletín del Ministerio de Justicia*, núm. 1366, págs. 15-17.
- CARMONA SALGADO, C. 2005. “Delitos contra la Seguridad del Tráfico”. En: *Derecho Penal Español, Parte Especial*, Manuel Cobo Del Rosal (coord.), Madrid, ISBN 84-9772-746-0, págs. 791-816
- CARRERAS ESPALLARDO J. A. 2013. *Perito judicial en la reconstrucción de accidentes de tráfico*. Segunda edición. ©Asesoramiento y defensa de los derechos del policía.
- CARRERAS ESPALLARDO J. A.; GONZÁLEZ GONZÁLEZ J. M. 2016. *Criminología vial*. Criminología y Justicia editorial.
- CASTRO MORENO, A. 2008. *El porqué y el para qué de las penas*, Dykson, Madrid, págs. 36-58.

- CERESO MIR, J. 1982. *Problemas Fundamentales del Derecho Penal*, Madrid, Editorial Tecnos, pág. 275. ISBN: 9788430908974
- CONDE-PUMPIDO FERREIRO, C. 1979. “El tratamiento penal de la conducción peligrosa en la legalidad vigente”. En: *Revista de Derecho de la Circulación*, núm.1, págs. 3 y 4.
- CÓRDOBA RODA, J. 1978. “Aspectos Político-criminales de los delitos de tráfico”. En: *RDP*, núm. 1-4, 19.
- CUELLO CALON. 1950. *La ley penal del automóvil*. Barcelona
- DÍEZ RIPOLLÉS J. L. 2013. *Política Criminal y Derecho Penal*. Valencia, Tirant Lo Blanch, segunda edición, pág. 22 y ss.
- FILANGIERI G. 2012. *Ciencia de la legislación*. Buenos Aires, Argentina. Ediar. Sociedad Anonima Editora. ISBN: 9789505742929
- FOLGUERÁ MARTÍNEZ, V. y MOLÉS VICENT, R. M. 2008. “Formación y seguridad vial”. En: VIDALES RODRÍGUEZ C. Y MERA REDONDO A. (Coord.) *Seguridad Vial (Especial referencia a la reforma operada en el Código Penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*. Valencia, Tirant Lo Blanch, pág. 461 y ss.
- Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil –FITSA–. 2008. *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*. Madrid, ISBN: 978-84-611-6857-6.
- GANZENMÜLER ROIG, C., DE LAMO RUBIO, J., ROBLEDO VILLAR, A., ESCUDERO MORATALLA, J. F., FRIGOLA VALLINA, J. 2005. *Delitos contra la seguridad del tráfico. Los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículos a motor y ciclomotores*. Segunda edición, corregida, aumentada y actualizada (Adaptada a la Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre y a los textos refundidos de 29 de octubre de 2004), Barcelona, pág. 23, 37 y ss.
- GARCÍA-PABLOS DE MOLINA, A. 2005. *Introducción al Derecho Penal*. Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces, pág. 767.
- GARCÍA-PABLOS DE MOLINA, A. 2009. *Tratado de Criminología*. Valencia, Tirant Lo Blanch, tercera edición, pág. 47.
- GÓMEZ PAVÓN, P. 2015. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Y análisis del artículo 383 del Código Penal*, 5ª ed., Bosch, Barcelona.

- GOMEZ TOMILLO, M.; SANZ RUBIALES, I. 2013. *Derecho Administrativo Sancionador. Parte General. Teoría General y Práctica del Derecho Penal Administrativo*. Ed 3ª. Aranzadi. Págs. 91-114. ISBN: 8490140723
- GONZÁLEZ COLLANTES, T. 2011. “Seguridad vial, reformas penales y reeducación”, en ORTS BERENGUER, E. (coord.), *Prevención y Control de la Siniestralidad*, Valencia, pág. 210.
- GÖPPINGER Hans. 1975. *Criminología*. Instituto Editorial Reus, Madrid, pág. 506.
- GUNTHER Kaiser. 1978. *Estudios de psicología criminal: delincuencia del tráfico y prevención general*. Ed. Espasa.
- HASSEMER, W. y MUÑOZ CONDE, F. 2012. *Introducción a la criminología y a la política criminal*. Valencia, Tirant Lo Blanch, pág. 20 y 21.
- HIRSCH, A. / BOTTOMS, A. E./ BURNEY, E./ WIKSTRÖM, P. O. 1999. *Criminal Deterrence and Sentence Severity*. University of Cambridge: Hart Publishing.
- LOPEZ ALVARES, J. L. 2004. *Alcohol y tráfico*. Editorial MAD, pág. 35 y ss.
- MARQUÉS DE BECARIA (1764/2004). *De los delitos y las penas*, Aguilar, Madrid.
- MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. 2003. *Algunas reflexiones sobre la moderna teoría del ‘Big Crunch’ en la selección de bienes jurídico-penales (Especial referencia al ámbito económico)*, Anuario de Faculta de Derecho Universidad de la Coruña, 2003, núm. 7, págs. 953 y ss.)
- MENDOZA BUERGO, B. 2001. *El derecho penal en la sociedad de riesgo*. Cívitas, Madrid, págs. 27 y ss.
- MENDOZA BUERGO, B. 2001. *Límites Dogmáticos y Políticos Criminales de los delitos de Peligro Abstracto*, Ed., Comares, Granada, pág. 1 y 10.
- MINGORANCE SÁNCHEZ, J. A. 2017. “La seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica”. En: *Revista de Derecho UNED*, núm. 20, pág. 5.
- MIRÓ LLINARES, F. 2010. “El moderno Derecho Penal Vial y la penalización de la conducción sin permiso”. En: OLMEDO CARDENETE, M. y ARÁNGUEZ SÁNCHEZ, C. (coords.), *Protección Penal de la Seguridad Vial*, Ed. Alea Blanca, Granada, págs. 150-156 y 160.
- MIR PUIG, S., MIRENTXU CORCOY BIDASOLO, M. y otros. 2008. *Seguridad vial y derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de Seguridad Vial*. Valencia, Tirant Lo Blanch.

- MONTORO GONZÁLEZ, L., BAÑULLS EGEDA, R. y TEJERO JIMENO, P. 1995. “Los accidentes de tráfico como problema de salud pública”. En: *Cuadernos de la Guardia Civil: La Guardia Civil en defensa de la vida*, N.º 12, págs. 66 a 67
- MORILLAS CUEVA, L. y SUÁREZ LÓPEZ, J. M^a. 1999. “El delito de conducción temeraria en el CP de 1995”. En: *Cuadernos de Política Criminal*, núm. 69, págs. 557 y ss. ISSN 0210-4059
- MORILLAS CUEVA, L.: “Delitos contra la seguridad del tráfico”, Poder Judicial, número especial XII Jornadas de Estudio sobre la Nueva Reforma del Código Penal, Granada, 1989, La Coruña, 1990, pág. 176.
- MORILLAS CUEVA, L. 2007. *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial: (aspectos penales, civiles y procesales)*. Madrid, Librería Editorial-Dykinson S.L págs. 417-422, ISBN 978-84-9849-022-0.
- MUÑOZ CONDE, F. 1999. *Derecho Penal. Parte Especial*. Valencia, págs. 649 y 650.
- MUÑOZ CONDE, F. 2017. *Derecho Penal. Parte Especial*. Valencia. Tirant Lo Blach, págs. 599 a 617.
- ORTS BERENGUER, E. 2006. “La reforma del tratamiento penal de la Seguridad Vial”, en: *VIVES ANTÓN. La Reforma del Código Penal tras 10 años de Vigencia*, Navarra, Editorial Thomson-Aranzadi., págs. 106-107. ISBN: 9788483550823.
- PETERS, K. 1959. *Grundfragen der Strafrechtsreform*. Paderborn, pág. 33.
- QUINTANO RIPOLLÉS, A. 1967. *Tratado de la parte especial del Derecho Penal*, T. IV, GIMBERNAT ORDEIG, E. (coord.), Madrid, págs. 454 y ss.
- REDONDO ILLESCA, S. 2015. *El origen de los delitos. Introducción al estudio y explicación de la criminalidad*. Valencia, Tirant Lo Blanch.
- SANCHEZ-OSTIZ, P. 2012. *Fundamentos de Política criminal. Un retorno a los principios*. Ed. Marcial Pons, Madrid.
- SERRANO GÓMEZ, A; SERRANO MAILLO, A; SERRANO TÁRRAGA, M Dolores; VÁZQUEZ GONZÁLEZ, C. 2017. *Curso de Derecho Penal. Parte especial*. Madrid: UNED, Dykinson. ISBN: 9788491482772.
- TAMARIT SUMALLA, J. M. 2007. “Política criminal con bases empíricas en España”. En: *Política. Criminal revista electrónica semestral de políticas públicas en materias penales*, 3, ISSN-e 0718-3399, págs. 1-16.

- TAMARIT SUMALLA, J. M. 1996. *Comentarios al nuevo código penal*. Pamplona págs. 1686 y ss.
- TAMARIT SUMALLA, J.M. 2016. “De los delitos contra la seguridad vial”. En: QUINTERO OLIVARES, G. (Director), *comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal*, 10ª ed., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), pág. 1527.
- TORRES FERNÁNDEZ, M. E. 2007. “Reflexiones sobre algunos efectos administrativos del carnet por puntos”. En: MORILLAS CUEVA, L. (coord.), *Delincuencia en Materia de Tráfico y Seguridad Vial. Aspectos Penales, Civiles y Procesales*, Madrid, 2007.
- TRAPERO BARREALES, M. A. 2011. *Los delitos contra la seguridad vial. ¿Una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, Tirant Lo Blanch, ISBN: 978-84-9985-087-0
- VON LISZT, F. 1995. *La Idea del Fin en el Derecho Penal*, Programa de la Universidad de Marburgo 1882, traducido por Carlos Pérez del Valle, Granada, Editorial Comares, pág. 95.
- WELZEL, H. 1961. *Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte*, Zur Dogmatik der fahrlässigen Delikte, Karlsruhe, págs. 5 y ss.

SITIOS WEBS O SIMILARES

- Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial. [Sitio web], [consulta marzo del 2018]. Disponible en: https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Circular%20Seguridad%20Vial.pdf?idFile=36fa379c-05ac-4919-a568-28c0b8949c00
- COLABORADORES DE WIKIPEDIA. *Seguridad vial* [en línea]. Wikipedia, La enciclopedia libre, 2018. [Consulta el 21 de abril del 2018]. Disponible en: https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Seguridad_vial&oldid=107723402
- Comisión Europea “Orientaciones Políticas Sobre Seguridad Vial 2011-2020”. Bruselas, 2010. [Sitio web], [consulta 6 de mayo del 2018]. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_es.pdf
- DGT. 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2003, 2004, 2005, 2006 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016. *Anuarios estadísticos de accidentes*. [Recurso en línea], [consulta en mayo del 2018]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes/>

- DGT. *Balance de Seguridad vial 2017*. [Sitio web],[consulta abril 2018], disponible en: <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/01/Presentacion-balance-siniestralidad-2017-completo..pdf>
- DGT. *El alcohol y la conducción*. [Sitio web], [consulta el 9 de mayo del 2018]. Disponible en: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf
- DGT. *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 Resumen Ejecutivo*. [Recurso en línea], [consulta el 06 de mayo del 2018]. Disponible en: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf
- DGT. *Las drogas y los medicamentos*. [Sitio web], [consulta el 9 de mayo del 2018]. Disponible en: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/drogas.pdf
- DGT. *2004, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. Las principales cifras de siniestralidad vial*. [Sitio web], [consulta en mayo del 2018]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>
- DGT, *La velocidad es la causa de 300 muertes al año por accidentes de tráfico*. [En línea] [consulta el 10-04-2018]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2017/20170821-velocidad-causa-300-muertes-anio-accidentes-trafico.shtml>
- DGT. *La velocidad*. [Sitio web], [consulta el 10 de mayo del 2018]. Disponible en: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/velocidad.pdf
- FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO. 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. *Memoria de Fiscalía*. Edita: *Fiscalía General del Estado. Ministerio de Justicia*. [Sitio web], [consulta en abril-mayo del 2018]. Disponible en: https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/documentos/memorias_fiscalia_general_estado/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbwsgozNDBwtjNycnDx8jAwszIAKIpEVuPtYuBk4unsGO5l6eBhbBJkQp98AB3A0IKQ_XD8KVYm_h68R0AWGvqEml7GBu6G6AqwOBGsAI8bCnJDIwvyPRUByaZ9Ig!/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?selAnio=&palabraBuscar=memoria&btnBuscar2=Buscar
- INE. *Estadística de condenados 2016. Nota de prensa*. [Sitio web], [consulta 20 de abril del 2018]. Disponible en: http://www.ine.es/prensa/ec_am_2016.pdf

- MARGA ARZABAL. *Las 10 principales causas de muerte a nivel mundial según la OMS*. [Sitio web]. [Consulta el 22 abril del 2018]. Disponible en: <https://www.vix.com/es/btg/curiosidades/8297/las-10-principales-causas-de-muerte-a-nivel-mundial-segun-la-oms>
- MINISTERIO DEL INTERIOR. 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016. *Anuarios estadísticos*. [Sitio web], [consulta en abril del 2018]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/web/archivos-y-documentacion/anuario-estadistico-de-2015>
- MINISTERIO DEL INTERIOR. *Cumplimiento De La Estrategia De Seguridad Vial 2011-2020*. De La Dirección General De Tráfico. Revisión Año 2015. [Sitio web], [consulta el 6 de mayo del 2018]. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/documents/10180/2894648/INFORME+EVALUACI%C3%93N+ESTRATEGIA+SEGURIDAD+VIAL+2011-2016.pdf>
- OMS. 2015. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. [Sitio web]. [Consulta el 10 de abril 2018]. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS_RRS2015_SPA.pdf
- OMS. 2017. *Las 10 principales causas de defunción*. [Sitio web]. [Consulta el 22 abril del 2018]. Disponible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/es/>
- PÉREZ PORTO J. y MERINO M. 2008. *Definición.de*. [Sitio web]. [Consulta el 22 abril del 2018]. Disponible en: <https://definicion.de/seguridad-vial/>
- SEOPAN.ES. 2017. *Seguridad en carreteras convencionales: un reto prioritario de cara al 2020*. [Sitio web]. [Consulta en abril del 2018]. Disponible en: https://seopan.es/wp-content/uploads/2016/03/Informe-AEC_Seguridad-carreteras-convencionales_A4.pdf
- VARONA, D. 2008. *El después de la sentencia: El papel reeducador de la justicia*, V Foro contra la violencia vial. Pág. 3 y ss. [Sitio web]. [Consulta el 6 de marzo del 2018]. Disponible en: http://stopaccidentes.org/uploads/file/v%20foro/Don%20D_%20VARONA.pdf

ARTÍCULOS Y REVISTAS DIGITALES

- DÍEZ RIPOLLÉS, J. L. 2005. “De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana: un debate desenfocado”. En: *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. [En línea]. [Consulta 15 de marzo del 2015]. Disponible en: <http://criminnet.ugr.es/recpc/07/recpc07-01.pdf>

- DÍEZ RIPOLLÉS J. L. “La contextualización del bien jurídico protegido en un Derecho penal garantista”, en: *RECPCR*, núm. 15, diciembre 1998. [En línea]. [Consulta 7 marzo del 2018]. Disponible en: <http://cienciaspenales.org/REVISTA%2015/diez15.htm>
- ESTRELLA RUIZ, M. “La reforma de los delitos contra la seguridad vial y especial referencia al comiso del vehículo”. En: *Revista de Jurisprudencia*. ISSN1888-4881. Año 8, núm. 4, oct. 2012, pág. 1-4. [Consulta el 22 de febrero del 2018]. Disponible en http://www.elderecho.com/tribuna/penal/reforma-seguridad-especial-referencia-vehiculo_11_475555004.html
- FIERRO LORENZO, I. (2015). *Conducción y sustancias psicoactivas (alcohol, drogas y medicamentos): de la magnitud del problema a la intervención en seguridad vial*. Universidad de Valladolid. Facultad de Medicina, [sitio web], [consulta en abril del 2018], disponible en: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/14147>, pág. 22.
- GOMEZ PAVON, P. 2012. “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”. En: *RJUAM*, [en línea] Núm.25, págs. 120-121. ISSN 2174-0844. [Consulta 5 de febrero del 2018]. Disponible en: <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/5967/6414>
- HEFENDEHL, R. (2002): “¿Debe ocuparse el derecho Penal de riesgos futuros?: Bienes jurídicos colectivos y delitos de peligro abstracto”. En: *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2002. [Recurso en línea], [consultado el 20 de marzo del 2018]. Disponible en: https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/obrasportales/op_20080612_37.pdf
- JIMENEZ DIAZ, M. J. 2014. “Sociedad del riesgo e intervención penal”. En: *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. Núm. 16-08, págs. 5 y ss. ISSN 1695-0194. [Sitio web]. [Consulta 15 de marzo del 2018]. Disponible en <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2014/12/doctrina40336.pdf>
- KORSTANJE, M. 2010. Reseña de "La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad" de Beck, Ulrich. *Economía, Sociedad y Territorio* [en línea], volumen X, núm. 32, págs. 275-281. [consulta: 9 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11112509011> ISSN 1405-8421
- MIRÓ LLINARES, F. 2009. “El 'moderno' Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso”, en: *INDRET*, 3. [Sitio web]. [Consulta el 5 de marzo del 2018]. Disponible en: <http://www.indret.com/pdf/649.pdf>

- MIRÓ LLINARES, F.; BAUTISTA ORTUÑO, R. 2013, “*¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial*”, en: *INDRET*, 4. [Sitio web]. [Consulta el 5 de marzo del 2018]. Disponible en: <http://www.indret.com/pdf/1001.pdf>
- MUÑOZ RUIZ, J. 2013. *El delito de conducción temeraria. Análisis dogmático y jurisprudencial*. [Recurso electrónico]. Madrid: Dykinson S.L., págs. 38 y ss. [Consulta febrero 2018]. Disponible en: <https://app.vlex.com/#vid/527938106>

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Constitución Española de 1978.
- Real Decreto-ley de 8 de septiembre de 1928.
- Ley autorizando al Ministro de este Departamento para publicar como Ley el Código Penal reformado, con arreglo a las Bases establecidas en la Ley de 8 de septiembre 1932.
- Decreto de 23 de diciembre de 1944 por el que se aprueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944, según la autorización otorgada por la Ley de 19 de julio de 1944
- Ley 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor.
- Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.
- Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal
- Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, por el que se publica el Código Penal, texto refundido conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre.
- Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, de Reforma Urgente y Parcial del Código Penal.
- Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio. de actualización del Código Penal.
- Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal, con el fin de tipificar la conducción de un ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con temeridad o con imprudencia.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- 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.
- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.
- Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.