

TEMA 28

INTERVENCIÓN PREVENTIVA SOBRE LA REINCIDENCIA EN CONDUCTAS DE RIESGO. INFRACTORES, MULTIINFRACTORES Y COMPORTAMIENTOS DE RIESGO. ESTRATEGIAS PREVENTIVAS. INTERVENCIONES BASADAS EN LA RECUPERACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA. PROGRAMAS ADMINISTRATIVOS Y PROGRAMAS REHABILITADORES.

1. Intervención preventiva sobre la reincidencia en conductas de riesgo.
 - 1.1. Permiso por puntos
 - 1.2. Cursos
2. Infractores, multiinfractores y comportamientos de riesgo.
 - 2.1. Infractores y multiinfractores
 - 2.2. Comportamientos de riesgo
 - 2.2.1. Alcohol
 - 2.2.2. Drogas
 - 2.2.3. Fármacos
 - 2.2.4. Comportamientos asociales
3. Estrategias preventivas
 - 3.1. La formación y educación como principal solución
 - 3.2. El permiso por puntos
 - 3.3. Valoraciones médicas e intervenciones sanitarias
 - 3.4. Sistemas de bloqueo de arranque del vehículo (Alcoholock)
 - 3.5. Las medidas dirigidas a reducir la accesibilidad y disponibilidad del alcohol
4. Intervenciones basadas en la recuperación de la autorización administrativa.
 - 4.1. Procedimiento para declarar la pérdida de vigencia
 - 4.2. Requisitos para recuperar el permiso o licencia de conducción por pérdida total de puntos
 - 4.3. Pena de privación del derecho a conducir superior a 2 años. Art. 47 CP
5. Programas administrativos y programas rehabilitadores.
 - 5.1. El Plan de Investigación en Seguridad Vial y Movilidad, 2013-2016
 - 5.2. Proyecto PIN
 - 5.3. Acciones penitenciarias respecto a los delitos contra la seguridad del tráfico e intervención en los centros penitenciarios

1. INTERVENCIÓN PREVENTIVA SOBRE LA REINCIDENCIA EN CONDUCTAS DE RIESGO.

Conocer las razones por las que algunos conductores tienen tendencia a cometer repetidamente infracciones, saber qué hay detrás de la reincidencia y, una vez identificado el problema, encontrar las soluciones, es uno de los objetivos de la Dirección General de Tráfico.

En relación con las infracciones, en el año 2018, al menos el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción. En vía urbana, este porcentaje fue también del 45%.

Aunque determinar el perfil concreto del reincidente es complicado, el Grupo de Tráfico e Seguridad del Colegio de Psicólogos de Galicia indica que se trata de un conductor varón, de entre 30 y 60 años, con un déficit de autocontrol y percepción de autoinmunidad, que no tiene percepción de su problemática (alcohol, drogas, conducción temeraria..) y que consume, abusa y tiene dependencia de algunas sustancias; y además, puede presentar comportamientos asociales. Se trata de un colectivo muy pequeño si lo comparamos con el censo total de conductores, que supera ligeramente los 26 millones, pero con una presencia muy importante en los accidentes. Según el Colegio de Psicólogos de Galicia: *"Algunos estudios indican que hay un 10% de reincidentes que son los que causan aproximadamente el 40% de los accidentes"*.

Por su parte, una investigación de la Fundación Mutua Madrileña destaca que *"en España hay al menos 480.000 conductores, que tienen 2 o más accidentes en un plazo menor de 3 años"*.

Por otro lado, en la memoria del Instituto Nacional de Toxicología, en la que se recogen los resultados de los análisis realizados a las víctimas mortales de accidentes de tráfico, se señala que de los 615 conductores analizados durante 2012, un 47,3% dieron positivo en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol.

Como medida para prevenir y descender el número de infractores y reincidentes, hay que subrayar la importancia del **Permiso por puntos**. El descenso continuado en el número de accidentes desde que entró en vigor el permiso por puntos (1 de julio de 2006) demuestra su eficacia, pero también *"esas cifras, a pesar del descenso, nos indican que nuestro mensaje de prevención no llega a todos los conductores"*, subrayó la ex Directora General de Tráfico, Maria Seguí.

Por eso, los expertos indican que además de las medidas punitivas son necesarias **medidas rehabilitadoras que se materializan en cursos** que ya han demostrado su eficacia en otros países como Suiza, donde aseguran que las tasas de reincidencia se pueden reducir aproximadamente un 50% después de haber pasado por un curso de rehabilitación. Todos los expertos aclaran que estas intervenciones mediante cursos rehabilitadores deben ser diferentes a los cursos de recuperación de puntos, deben basarse en la evaluación médico-psicológica. Y además, la intervención debe ser individualizada para orientar las medidas en función del tipo de problema para aumentar su eficacia.

1.1. El Permiso por Puntos

La normativa española ha configurado el permiso de conducción como la autorización administrativa en virtud de la cual se permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas, previo el cumplimiento de determinados requisitos. En esta visión tradicional, la vigencia de esta autorización administrativa se hace depender de dos circunstancias:

- 1) La existencia de una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor (valoradas en el informe médico-psicotécnico del expediente de obtención de la autorización correspondiente).
- 2) La revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo (verificables en el centro médico-psicotécnico cuando se renueva el permiso o la licencia de conducir).

El sistema de permiso y licencia de conducción por puntos cambia esa visión clásica de la autorización para conducir. Aún manteniéndose la pérdida de vigencia del permiso/licencia de conducir por motivos psicofísicos, el permiso se configura ahora además como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano, crédito que se traduce jurídicamente en la concesión de una asignación de puntos para desarrollar la actividad de la conducción y que se podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan la circulación y que, cuando se agota, supone la pérdida de la autorización para conducir por haber perdido esa confianza.

En nuestro país, el sistema del permiso por puntos ha sido introducido por la Ley 17/2005, de 19 de julio, la cual modificó el Texto Articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial (aprobado por RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y derogada por el RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la actual LSV).

La Exposición de Motivos de la Ley 17/2005 realiza una aproximación conceptual del permiso por puntos, aunque no lo define expresamente. Se señala que se pretende establecer un sistema de permiso que sea la combinación de dos elementos esenciales:

-Carácter eminentemente reeducador, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que corresponda al conductor.

-Efecto punitivo para aquellos comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, consistente en la disminución o pérdida del crédito de puntos con que cuenta un conductor, titular de un permiso o licencia de conducción. Los puntos son un reflejo del nivel de confianza que la sociedad otorga al conductor en un momento dado, y la pérdida de los mismos supone un reproche a conductas que merecen una disminución de la confianza social.

La puesta en marcha del sistema de permiso por puntos no sólo ha exigido la modificación de la LSV, sino que también hizo necesario la elaboración y la modificación de normativa de desarrollo destacando:

A) Por una parte, se ha aprobado la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, que determina el contenido de los cursos para recuperar puntos, o para recuperar el permiso o la licencia de conducción si se hubiesen agotado todos los puntos.

B) Por otra parte, se modificó a comienzos de 2006 (por el RD 62/2006) el Reglamento General de Conductores anterior (el de 1997, el actualmente vigente es de 2009) para introducir el procedimiento de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción por agotamiento del crédito de puntos. En esta modificación fue también donde se estableció el 1 de julio de 2006 como fecha de entrada en vigor del nuevo sistema de puntos.

Tras su puesta en marcha, la propia LSV de 1990 se vio modificada. Así, la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, modificó el RDLEG 339/1990 en múltiples aspectos sancionadores (infracciones, sanciones y procedimiento sancionador); y en concreto en la Ley 6/ 2014, de 7 de abril.

En relación al tema que nos ocupa, subrayaremos las novedades introducidas por La Ley 6/ 2014, de 7 de abril y que siguen vigentes en el actual Texto Refundido de la LSV. El objetivo principal de dicha reforma es la de adaptar algunos de los contenidos de la norma a la realidad actual, aumentando la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, en especial de los más débiles y sancionando de forma más dura las conductas más peligrosas.

Destacamos las siguientes novedades que introduce dicha Ley:

- **Drogas:** La Ley prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo del conductor, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Esta infracción administrativa está castigada con una sanción de 1.000 euros y la detracción de 6 puntos.
Lo que no cambia es la conducción bajo la influencia de drogas, cuya vía es penal tal y como se recoge en el artículo 379.2 del Código penal.
- **Alcohol:** Se mantiene en 500 euros y la detracción de 4 a 6 puntos la infracción por conducir con tasas de alcohol superiores a las establecidas, Además, serán sancionados con 1.000 euros de multa aquellos conductores reincidentes, es decir, que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por el mismo motivo; así como para aquellos conductores que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida.
Otro de los preceptos novedosos es la obligación que tienen no sólo los conductores, sino todos los usuarios de la vía de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

- **Inmovilización de vehículos:** Se amplían los casos de inmovilización de vehículos, destacando el que hace referencia a la inmovilización que pueden realizar los agentes si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado al menor que viaja en él.
- **Uso del casco:** Los menores de 16 años tanto conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos deben llevar siempre puesto el casco, independientemente de la vía por la que circulen. Para los mayores de 16 años, la ley no cambia. Su uso es obligatorio sólo en vías interurbanas, aunque se recomienda su uso también en urbanas.
- **Detectores de radar:** Queda expresamente prohibido usar detectores de radar, aparatos que rastrean mediante ondas la localización de los radares. El quebrantamiento de esta prohibición está tipificado como infracción grave lo que supone una sanción de 200 euros y la detracción de 3 puntos.
Se mantiene también la prohibición de los inhibidores que son los que pueden anular o modificar el funcionamiento de los radares. Los que si están permitidos son los avisadores, aparatos que cuentan con una base de datos con la posible ubicación de los radares.
- **Nuevas infracciones:** Se introducen nuevas infracciones en la LSV.

Aunque como decimos no se define al permiso por puntos expresamente en nuestras normas circulatorias, podemos ofrecer la definición siguiente: *“sistema progresivo de pérdida de vigencia de la autorización administrativa exigida para conducir vehículos a motor, basado en la firmeza de las sanciones impuestas al conductor por la comisión de ciertas infracciones graves y de todas las muy graves”*.

El permiso por puntos parte pues de los siguientes conceptos básicos:

- Tiene en cuenta sólo una parte de las infracciones graves y todas las infracciones muy graves a la hora de la detracción de puntos. Las infracciones tenidas en cuentas son las tasadas en el Anexo II de la LSV y su inclusión se debe, fundamentalmente, a la peligrosidad que para la seguridad vial comportan.
- Parte de asignar un crédito inicial de puntos (12 como crédito general), que se va perdiendo por la comisión de las infracciones que detraen puntos.
- Establece un sistema de premio a los conductores no sancionados por infracciones graves o muy graves, que se concreta en bonificaciones de puntos: Los conductores que tenían 12 puntos el 01/07/2006 disponen de 14 desde el 01/07/2009 (si entre medias no se hizo firme sanción por infracción detractora de puntos) y tienen 15 puntos desde el 01/07/2012 si entre el 01/07/2009 y esa fecha no se hizo firme igualmente una sanción que implicase pérdida de puntos.
- Diferencia tres grandes grupos de conductores: conductores profesionales (que más adelante definiremos), conductores noveles (con permisos o licencias con menos de 3 años de antigüedad, los cuales partieron el 01/07/2006 de 8 puntos), y

el resto de conductores. Eso sí, debemos tener en cuenta que en el caso del conductor **novel**, o el que tenía menos de 3 años de experiencia el 1 de julio del 2006, debían pasar dos años sin sanciones para ponerse a la par del resto de conductores, pasando de 8 a 12 puntos.

- Se considera el crédito de puntos como un saldo único. La detracción de puntos se realiza sobre la autorización administrativa de conducir del interesado, no sobre la clase de permiso o licencia que con la que estuviera conduciendo en el momento de la infracción. Esto significa que la pérdida de los puntos afecta a un conductor con independencia del vehículo que en el momento de la infracción esté conduciendo, de tal forma que un conductor profesional puede ver detruido el número de puntos por haber cometido un hecho sancionado con pérdida de puntos cuando no está desempeñando su tarea profesional (por ejemplo, un conductor de autobuses que comete una infracción con su vehículo particular fuera de la jornada de trabajo).

Coexisten dos procedimientos de pérdida de vigencia (PV) del permiso/licencia de conducir: la PV por motivos psicofísicos (art. 36 RG Conductores) y la PV por carecer de puntos (procedimiento regulado en el art. 37 RG Conductores).

1.2. Cursos

Destacar cursos con los que se trabaja en otros países:

- AUSTRIA.- Los conductores con infracciones graves, como alcohol y exceso de velocidad, tienen que hacer un curso obligatorio para recuperar el carné de conducir. Se ha comprobado que el 16% de los participantes en estos cursos reincidió en el plazo de dos años y medio, mientras que entre los conductores que no habían realizado este curso, el porcentaje se elevaba al 30%.
- SUIZA.- Es opcional y está dirigido a los conductores que tienen dos infracciones por alcoholemia. Se anima a los participantes a enfrentarse a sus hábitos de consumo y a definir sus propias soluciones. Muchos estudios indican que las tasas de reincidentes se reducen un 50% .
- ALEMANIA.- Obligatorio para los conductores noveles que durante su período de pruebas (2 años) hayan cometido una infracción. Se incluye un paseo en coche con otros participantes y posteriormente se realiza un cambio de impresiones y críticas.
- BÉLGICA.- Se realizan tres tipos de cursos: uno dirigido a infractores, otro para conductores agresivos y un tercero para jóvenes. Entre sus actividades destaca un encuentro con víctimas de accidentes de tráfico. Se asegura que estos cursos para infractores por alcohol rompen la tendencia a la reincidencia en mayor proporción que las sanciones tradicionales.

2. INFRACTORES, MULTIINFRACTORES Y COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

2.1. infractores y multiinfractores

La Constitución Española de 1978 constituye la justificación jurídico-formal de la potestad sancionadora de la Administración, tanto en materia de tráfico como en el resto de sectores, pues hace referencia a ella en el art. 25.1, que dispone que “nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa”. Este artículo es complementado, por lo que se refiere al Tráfico, por el artículo 74 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 (LSV), al decir que :

Artículo 74 Disposiciones generales

- 1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.*
- 2. Cuando las acciones u omisiones puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 85.*
- 3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.*

Desde un punto de vista jurídico-formal la **infracción administrativa** podría definirse como la acción u omisión a que anuda la Ley una amenaza de sanción. Este es, precisamente, el concepto adoptado por la LSV, que define las infracciones de tráfico como sigue: “*Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.*” (Artículo 74.1.).

Este concepto puramente formal derivado del principio de legalidad (nullum crimen sine previa lege) debe ampliarse y matizarse, pudiendo definirse como *aquellas acciones u omisiones típicamente antijurídicas y culpables a las que la ley anuda una sanción administrativa.*

En el ámbito que nos ocupa, el **infractor** será el autor de dicha acción u omisión contraria a la LSV antijurídica y culpable que debe ser sancionada. La comisión reiterada de infracciones, hará que se le denomine multiinfractor.

Para entender la terminología e incluso las consecuencias de ser infractor o multiinfractor en materia de tráfico, debemos basar su estudio en la propia LSV y el permiso por puntos. Con carácter general, el artículo 63 de la LSV establece que

Artículo 63 Asignación de puntos

- 1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos.*

2. Excepcionalmente se asignará un crédito inicial de ocho puntos en los siguientes casos:

a) Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad.

b) Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos, ha obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción.

3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.

4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

Otro de los principios del sistema de puntos es premiar a aquellos conductores que no han cometido infracciones graves y muy graves que detraigan puntos en un periodo de tiempo. Se trata del **sistema de bonificación**, que consiste en que los conductores que mantengan la totalidad de puntos (12) al no haber sido sancionados en firme por alguna de las infracciones del Anexo II, recibirán 2 puntos más durante los 3 primeros años, y 1 punto más por los 3 años siguientes. El total acumulado será un máximo de 15 puntos (art 63.4. in fine LSV), 15 puntos que ya tienen la mayoría de conductores desde el 01/07/2012.

Crédito inicial	Transcurso de 3 años	Transcurso de otros 3 años
12 puntos	+ 2 puntos	+ 1 punto
Total acumulado: 12 puntos	Total acumulado: 14 puntos	Total acumulado: 15 puntos

El mecanismo de la bonificación sólo se aplicará a los conductores que dispongan del crédito de 12 puntos, pues si un conductor tiene 8 puntos, al cumplir dos años sin haber sido sancionados en firme por la comisión de infracciones que detraigan puntos, pasa a disponer del crédito general de 12 puntos (y a partir de ese momento comenzará a computarse el plazo para posibles bonificaciones).

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

1) Realización de un curso de recuperación parcial de puntos en un centro autorizado. Este curso solo podrá realizarse por una vez cada dos años, con la excepción de los conductores profesionales, que podrán realizar el citado curso con periodicidad anual. El número de puntos que se pueden recuperar con estos cursos será de un máximo de 6, tras la reforma de la Ley 18/2009 (originalmente era un máximo de 4).

Realizado el curso, el Centro expedirá al interesado un certificado acreditativo de su realización con aprovechamiento. Asimismo, comunicará telemáticamente al Registro Central de Infractores de la Dirección General de Tráfico la recuperación parcial de los puntos, aumentando hasta en 6 puntos el crédito del titular de la autorización, hasta un máximo de 12. Es decir, superando este curso no se pueden obtener 14 o 15 puntos, el máximo es 12 y desde la fecha de recuperación comenzarían a computarse los plazos de bonificación.

2) Por el transcurso del tiempo sin cometer infracciones. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de doce puntos. En el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito (12 puntos) será de tres años.

Pero, un infractor puede cometer varias infracciones, dando lugar incluso a una pérdida total del crédito de puntos –es decir, disponer de un saldo de 0 puntos- lo que conlleva que se inicie el procedimiento de pérdida de la vigencia (PV) de la autorización administrativa que habilita para conducir. Cuando el conductor no dispone de ningún punto no es posible la recuperación de los mismos por la vía de la recuperación parcial (cursos de sensibilización o transcurso del tiempo), sino que es necesario obtener un nuevo permiso o licencia de conducción. Eso sí, alguien con 0 puntos puede conducir hasta que se declare la precitada pérdida de vigencia por carecer de puntos.

Para obtener esta nueva autorización es necesario cumplir con dos exigencias más (aparte del cumplimiento) :

1) Realizar y superar con aprovechamiento un curso de recuperación total de puntos en un centro autorizado. Superado el curso, el Centro expedirá una certificación donde se indicará que se ha realizado el mismo con aprovechamiento. Al mismo tiempo, el Centro comunicará telemáticamente esta circunstancia al Registro Central de Infractores de la Dirección General de Tráfico.

2) También será preciso realizar una prueba teórica en una Jefatura de Tráfico cuyo objeto estriba en acreditar que el conductor ha asumido los contenidos de los cursos. En definitiva, que se ha producido la sensibilización y la reeducación vial que se pretende. Por esta razón, la prueba no tiene relación alguna con las pruebas de conocimientos exigidas para la obtención de los permisos o licencias de conducción. Y por esta misma razón, no se exige tampoco la realización de pruebas prácticas de conducción.

Los titulares de permisos o licencias que, tras perder su asignación total de puntos, han obtenido una nueva autorización administrativa para conducir, dispondrán de ocho puntos (artículo 63.2 LSV).

Aunque el conductor disponga ahora de un nuevo permiso o licencia para conducir, la Disposición Adicional Segunda de la ley establece que la antigüedad permanece en las posteriores autorizaciones para conducir obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada conductor.

En todo caso, es importante señalar que la pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualesquiera que sean las clases que comprendan (el saldo de puntos es único, como ya se ha dicho).

Como excepción al régimen de puntos general, la ley tiene en cuenta la especial situación de aquellos trabajadores para quienes la conducción de vehículos de transporte de mercancías o viajeros resulta su actividad profesional principal, los **conductores profesionales**. La ley es sensible a la posibilidad de que el sistema de puntos puede llevar consigo para ellos una consecuencia añadida: la imposibilidad de desarrollar su trabajo. La ley establece una serie de ventajas a este tipo de conductor por el hecho de serlo, que básicamente consisten en reducir a la mitad los plazos establecidos en la ley para los conductores no profesionales. Así, estas ventajas son:

-Se reduce de 6 meses a 3 meses el plazo para obtener un nuevo permiso tras la primera pérdida de vigencia. Y se reduce de 12 meses a 6 meses en el caso de una segunda –o sucesivas- PV.

-Se reduce a un año el plazo mínimo para poder realizar un curso de recuperación parcial de puntos (dos años para los conductores no profesionales).

2.2. Comportamientos de riesgo

2.2.1. Alcohol

La presencia del alcohol como factor de riesgo ha preocupado desde hace largo tiempo a los más diversos investigadores, quienes basándose en una gran cantidad de estudios estadísticos y experimentales, coinciden en destacar su importante contribución a las fatalidades en la carretera. Por ello, el conocimiento de todos los aspectos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la

conducción de vehículos es fundamental para lograr una mayor seguridad en nuestras carreteras.

Según datos de la undécima edición de la Encuesta sobre alcohol y drogas que ha llevado a cabo la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, en el año 2017, las sustancias psicoactivas con mayor prevalencia de consumo en los últimos 12 meses son el alcohol (75%), los hipnosedantes (11%), seguidos del cannabis (11%) y la cocaína (2%).

- El alcohol sigue siendo la sustancia psicoactiva más consumida. El 75% ha consumido alcohol en los últimos 12 meses, el 63% en los últimos 30 días y el 7% diariamente en los últimos 30 días. El 15% de las personas de 15 a 64 años han consumido alcohol en atracón (binge drinking) durante los últimos 30 días, un porcentaje que es del 30% en los hombres con edades entre 25 y 29 años. Por su parte, el 7% de las personas de 15 a 64 años han tenido borracheras durante el último mes, un 18% entre los hombres de 15 a 24 años.
- El 21% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 11% en el último año, el 8% en el último mes y el 6% diariamente durante el último mes. El 64% de las personas que han consumido hipnosedantes durante los últimos 12 meses son mujeres.
- El 35% de la población de 15 a 64 años han consumido cannabis alguna vez en su vida, el 11% en los últimos 12 meses, el 9% en los últimos 30 días y el 2% a diario en el último mes. El 71% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres. Se estima que 497.000 personas de 15 a 64 años hacen un consumo problemático de cannabis (Cannabis Abuse Screening Test, CAST \geq 4) lo que representa el 2% de la población de este rango de edad y el 16% de los que han consumido cannabis en el último año.
- El 10% de la población de 15 a 64 años ha consumido cocaína (polvo y/o base) alguna vez, el 2% en el último año y el 1% en el último mes. El 78% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres..

Ahora bien, afirmar que el alcohol y la conducción se hallan frecuentemente asociados no nos dice nada de la presunta causalidad que se le atribuye a aquél en la accidentalidad. En este sentido, se suele aceptar que de la constelación de fallos humanos que dan lugar al accidente, el consumo de alcohol parece tener un especial protagonismo, ya que la frecuencia de alcoholemias positivas entre los accidentados es mayor que entre los no accidentados, es decir, aquellos que beben y conducen se ven más frecuentemente implicados en accidentes. Así, se estima que el alcohol está implicado entre el 30-50% de los accidentes mortales y entre el 15-35% de los que causan lesiones graves.

En 2018, en los accidentes con víctimas y mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas, las distracciones aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales; la velocidad, en un 22%; y el consumo de alcohol, en un 21%.

Este incremento en el riesgo de accidente es debido, en primer término, a que el alcohol altera en gran medida todas las capacidades psicofísicas necesarias para una conducción segura, tal como han demostrado numerosos estudios. Igualmente se ha descubierto un dato preocupante y en general poco conocido: entre el 30-40% de los peatones muertos en nuestras ciudades y carreteras presentan también altos índices de alcoholemia. Finalmente, es necesario añadir que los datos nos indican

que el accidente en que se encuentra implicado el alcohol es de resultados más lesivos, debido en parte a la reducción de la respuesta al trauma (lo que incrementa el riesgo de que las lesiones resulten mortales), así como por las circunstancias que rodean a este tipo de accidentes.

La problemática del alcohol reside en que la mayoría de las ocasiones en las que se bebe y conduce no se recibe ninguna consecuencia aversiva. Lo normal es que una persona determinada que beba y conduzca en un momento dado no reciba ninguna consecuencia desagradable, sino que por el contrario alcance su meta satisfactoriamente, sin sufrir accidentes o recibir sanciones. Por ello, su conducta se verá reforzada y se producirá una aceptación progresiva de mayor riesgo, de modo que esta conducta acabará por instaurarse fuertemente en su comportamiento habitual. Sin embargo, a medida que esta conducta se repite con el tiempo, la probabilidad acumulada de sufrir un accidente se va incrementando, hasta que finalmente este desagradable suceso suele acabar por producirse.

A la raíz de este fenómeno, está el hecho de que los perjuicios del consumo de alcohol sobre la conducción se manifiestan claramente en los datos estadísticos a nivel general, mientras que la evidencia parcial y concreta que experimenta un conductor determinado le puede llevar a pensar que no hay ningún peligro, aceptando voluntariamente el riesgo hasta que ya sea demasiado tarde.

2.2.2. Drogas

Existe menor información respecto del impacto en la siniestralidad de otras drogas o sustancias respecto al alcohol, fundamentalmente motivado por la dificultad de medición y por tanto de su registro y parametrización. Aunque los datos disponibles en la actualidad acerca de la incidencia de las drogas de abuso (en particular las ilegales) sobre la seguridad vial, no son todavía muy concluyentes, se estima que entorno al 10% de los accidentes de mayor gravedad, están relacionados con el consumo de algún tipo de drogas. En todo caso sabemos que muchas drogas legales e ilegales diferentes al alcohol, deterioran la capacidad de conducir, incluso en cantidades moderadas e incrementar el riesgo de accidente. Sin embargo, su utilización entre los conductores es, aparentemente, bastante limitada, en comparación con el alcohol, aunque creciente.

La ONU afirma que en el mundo hay actualmente 180 millones de personas que consumen drogas, lo que supone el 4,2 por ciento de la población mayor de 15 años, según el Informe Mundial sobre Drogas 2000 de la ONU. El documento elaborado por la Oficina de Naciones Unidas para el Control de las Drogas y la Prevención del Crimen (cuyas siglas en inglés son ODCCP) sostiene que a pesar de que habitualmente se trata este problema de forma pesimista, las últimas tendencias muestran que "no es ni imparable ni irreversible".

En relación con el consumo de drogas de comercio ilegal, se tiene constancia de la realización de pruebas en el 68% de los conductores fallecidos **en 2018**, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 19%. En vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 69% y en las vías urbanas del 60%, siendo los porcentajes de positivos del 17% en vías interurbanas y del 27% en vías urbanas.

El porcentaje de positivos en vías urbanas es significativamente mayor que en 2017, aunque esta subida debe valorarse con prudencia puesto que el porcentaje de conductores testados ha disminuido 6 puntos.

Las sustancias más frecuentes en los casos de conductores fallecidos positivos por drogas en 2018 son la cocaína (50%) y el cannabis (60%). Los opiáceos y las anfetaminas tienen una presencia menor (6%).

Según datos de la undécima edición de la Encuesta sobre alcohol y drogas que ha llevado a cabo la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, en el año 2017, las sustancias psicoactivas con mayor prevalencia de consumo en los últimos 12 meses son el alcohol (75%), los hipnosedantes (11%), seguidos del cannabis (11%) y la cocaína (2%).

- El alcohol sigue siendo la sustancia psicoactiva más consumida. El 75% ha consumido alcohol en los últimos 12 meses, el 63% en los últimos 30 días y el 7% diariamente en los últimos 30 días. El 15% de las personas de 15 a 64 años han consumido alcohol en atracón (binge drinking) durante los últimos 30 días, un porcentaje que es del 30% en los hombres con edades entre 25 y 29 años. Por su parte, el 7% de las personas de 15 a 64 años han tenido borracheras durante el último mes, un 18% entre los hombres de 15 a 24 años.

- El 21% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 11% en el último año, el 8% en el último mes y el 6% diariamente durante el último mes. El 64% de las personas que han consumido hipnosedantes durante los últimos 12 meses son mujeres.

- El 35% de la población de 15 a 64 años han consumido cannabis alguna vez en su vida, el 11% en los últimos 12 meses, el 9% en los últimos 30 días y el 2% a diario en el último mes. El 71% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres. Se estima que 497.000 personas de 15 a 64 años hacen un consumo problemático de cannabis (Cannabis Abuse Screening Test, CAST \geq 4) lo que representa el 2% de la población de este rango de edad y el 16% de los que han consumido cannabis en el último año.

- El 10% de la población de 15 a 64 años ha consumido cocaína (polvo y/o base) alguna vez, el 2% en el último año y el 1% en el último mes. El 78% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres.

Respecto al policonsumo, el 16% de las personas de 15 a 64 años no ha consumido en los últimos 12 meses ninguna sustancia psicoactiva legal o ilegal, y el 42% dice que ha consumido una sola sustancia. Un 28% dice haber consumido 2 sustancias y un 10% ha tomado tres. La mezcla de 4 o más sustancias se da aproximadamente en un 3%.

2.2.3. Conducción bajo los efectos de fármacos

Es necesario también tomar conciencia de los riesgos que se derivan de la utilización incontrolada de los fármacos, sin la información, medidas y precauciones necesarias, riesgos debidos a los efectos secundarios añadidos que estos suelen tener y que en algunos casos, pueden convertirlos en sustancias altamente peligrosas. Precisamente algunos de estos efectos secundarios, repercuten de manera muy directa en la alteración de las capacidades necesarias para realizar una conducción exenta de riesgos. Esto demuestra como muchas sustancias de utilización frecuente y aparentemente ajenas a la conducción pueden estar, en algunos casos, íntima y negativamente relacionados con ella.

En este sentido, resulta curioso observar como existe una clara conciencia social de los peligros que trae consigo el manejo de vehículos bajo los efectos del alcohol, mientras que por contra se desconoce que conducir bajo la acción de determinados fármacos, puede resultar tanto o más peligroso. Ello puede que se deba a la falta de información y la complejidad técnica que conlleva un conocimiento adecuado de los efectos de los distintos grupos de medicamentos.

En los países miembros de la Unión Europea, se estima que en torno al 10% de los conductores circulan bajo la influencia de sustancias terapéuticas, y se estima que el riesgo de verse implicado en un siniestro se multiplica por dos en estos casos. En España, un 17% de los conductores son consumidores habituales de medicamentos de manera crónica y, de estos, el 61% toman dos o más medicamentos. En un trabajo desarrollado por el Instituto Nacional de Toxicología en 1992 con conductores implicados en accidentes de tráfico, se observó que las sustancias más frecuentemente halladas fueron las benzodiazepinas y los antidepresivos, presentes en un 5% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico. Al hilo de este argumento, parece ser que los fármacos explican en torno al 10% de los muertos en accidentes de tráfico.

2.2.4. Comportamientos asociales

Es preciso hacer una breve referencia a otros comportamientos de riesgo como los asociales: Muchas veces el no respeto a las normas por acciones u omisión en su cumplimiento y la falta de respeto al resto de usuarios de la vía da lugar a situaciones de peligro o incluso de falta de seguridad.

Su manifestación más habitual es mediante la agresividad, motivada muchas veces por fatiga o stress en nuestra vida y que se exterioriza delante del volante o incluso sueño; y que puede mermar nuestra capacidad de respuesta y atención ante situaciones de peligro. No respetar los límites de velocidad o infracciones a causa de distracciones serán más habituales a raíz de dicho comportamiento.

3. ESTRATEGIAS PREVENTIVAS.

3.1. La formación y educación como principal solución

Los responsables en materia de seguridad vial son especialmente conscientes de la problemática surgida por los comportamiento de riesgo antes mencionados. Pero, es toda la sociedad en su conjunto la que tiene la responsabilidad, no sólo de detectar el problema, sino de buscar soluciones y alternativas eficaces.

En general, la tradición en el ámbito de la seguridad señala que la prevención se puede realizar a tres niveles: la ingeniería (mejora de la ergonomía de las vías y vehículos), el control policial y la educación. Desde nuestra posición, el acento habrá de situarse sobre las estrategias fundamentalmente educativas para reducir la accidentalidad relacionada con el **consumo de alcohol y drogas u otras sustancias**. Por esta razón, como posible solución a esta problemática se impone

un tratamiento basado en la ética y en la responsabilidad personal, que convertirá a los ciudadanos en difusores de un sistema de valores de convivencia mínimos e imprescindibles para la vida ciudadana.

Mediante la prevención y la educación se pretende que los conductores adquieran conocimiento sobre los riesgos reales que comporta la conducción bajo la influencia de estas sustancias, y que ello desemboque a su vez en actitudes favorables hacia la cultura de la seguridad vial. Esta **educación formativa** no debe quedar reducida a una ampliación de conocimientos, sino que se ha de integrar en un programa de desarrollo global en el cual las actitudes sean tan importantes como las aptitudes.

Desde esta perspectiva, si bien los conocimientos acerca del comportamiento adecuado son importantes, también lo es la disposición de los usuarios de la vía a actuar de ese modo ante cada una de las situaciones que se le puedan presentar. Es más, en muchas ocasiones los cambios de actitud pueden preceder y potenciar la adquisición de conocimientos, de tal modo que una persona realmente motivada a circular con seguridad, tratará de prestar atención e informarse acerca de cuáles son los comportamientos más seguros para incluirlos en su repertorio conductual.

Además, la educación y formación como medida de prevención debe tenerse presente en todos los momentos de la vida con el fin de la no comisión de infracciones, lo cual, desde la Dirección General de Tráfico se materializa ante todos los ciudadanos, desde pequeños hasta mayores o tercera edad; mediante charlas, obras de teatro etc. destacando las Campañas de Educación Vial realizadas por la Dirección General de Tráfico con el fin de concienciar a los conductores.

Y uno de los puntos clave de dicha educación será incidir en la importancia de los elementos de seguridad, y especialmente, de la utilización de dispositivos de seguridad. Los elementos de seguridad se dividen en dos grupos: la seguridad activa, diseñada para evitar los accidentes o reducir su número, y la seguridad pasiva diseñada para evitar o reducir los daños a los ocupantes del vehículo, en el caso de que el accidente sea irremediable. Los cinturones de seguridad y cascos, ayudan a disminuir los peligros de las posibles infracciones cometidas con su correcto uso.

Por último, hay que decir que cualquier medida preventiva (ya sea ergonómica, de control o educativa), será muy poco eficaz si se realiza de forma aislada. En cambio, si se actúa en coordinación con otras intervenciones el cambio será mucho más notable y duradero.

3.2. El permiso por puntos

El permiso por puntos tiene un potencial preventivo de primer orden. El registro de todas las infracciones, su graduación y la posibilidad de recuperar nuevos puntos, ofrecen la posibilidad de conocer y de monitorizar al conductor reincidente. Es por ello, pues, una intervención eminentemente rehabilitadora. Nos remitimos a lo dicho anteriormente sobre dicho sistema.

3.3. Valoraciones médicas e intervenciones sanitarias

Tras lo expuesto en el apartado correspondiente a los *comportamientos de riesgo*, y especialmente en el caso del consumo de sustancias psicoactivas, es crucial desarrollar un sistema basado en una adecuada valoración médico-psicológica del perfil de consumo del conductor y en una apropiada derivación al sistema rehabilitador socio-sanitario, para asegurar la efectividad en la reducción de la reincidencia(destaca en este ámbito la importancia del proyecto europeo DRUID).

Subrayar experiencias en hospitales en el caso de pacientes ingresados por accidentes relacionados con el alcohol y que presenten un consumo de riesgo en los que se ha creado un “consejo sanitario protocolizado”, dirigido a motivar al paciente hacia un cambio de conducta y que facilita, además, la realización de programas de cribado en los pacientes atendidos por lesiones por tráfico. Algunas experiencias muestran que reduce la incidencia posterior de lesiones por tráfico asociadas al consumo de alcohol y es una medida costo eficiente, aunque su puesta en marcha está escasamente generalizada en el ámbito hospitalario.

3.4. Sistemas de bloqueo de arranque del vehículo (Alcoholock)

Destacar la importancia de este sistema, que obliga al conductor a hacer una prueba de alcohol en aire espirado para permitir la puesta en marcha del vehículo. Si el sujeto ha consumido alcohol, el vehículo no podrá ser arrancado. Su uso se ha limitado, fundamentalmente, a conductores con antecedentes de consumo de alcohol durante la conducción, como medida para facilitar su rehabilitación y controlar el riesgo de reincidencia. Se han obtenido buenos resultados en los estudios de evaluación llevados a cabo hasta la fecha, y tiene interés su implantación como coadyuvante de las medidas dirigidas al control de conductores reincidentes que pueden ser detectados tanto por vía penal como por vía administrativa (pérdida de puntos del permiso o licencia de conducción). También hay experiencias del uso de alcoholock en el mundo del transporte de pasajeros, como garantía de cara al usuario, y en el marco de la salud laboral. Países como Suecia, Francia y Finlandia tienen legislación respecto al uso de estos dispositivos en el ámbito del transporte escolar y de menores.

En el caso de España, compañías como ALSA han comenzado a incluirlo en sus flotas de vehículos.

3.5. Las medidas dirigidas a reducir la accesibilidad y disponibilidad del alcohol

Están relacionadas con una reducción del daño en general, y de las lesiones por tráfico en particular. De entre ellas destacan las acciones dirigidas a la fiscalidad de las bebidas alcohólicas y las limitaciones en la venta de las mismas.

4. INTERVENCIONES BASADAS EN LA RECUPERACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA

Con la pérdida de la totalidad de los puntos asignados(Art 63.7 LSV) pierde vigencia la autorización administrativa para conducir, siendo preciso que se efectúe el

procedimiento legalmente establecido para declarar pérdida la vigencia de ésta; así como posteriormente su recuperación.

4.1. Procedimiento para declarar la pérdida de vigencia

En cuanto al procedimiento para declarar la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir tras la pérdida total de los puntos, art. 71 LSV, destacamos a modo de resumen:

INICIO.- La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar su pérdida de vigencia mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido y se le dará vista del expediente al titular de la autorización, en los términos previstos en la ley 39/2015. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime conveniente.

RESOLUCIÓN.- Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 39/2015.

Declarada la pérdida de vigencia, el interesado deberá entregar el permiso o licencia de conducción en la Jefatura Provincial de Tráfico.

La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

Así detalla el artículo 71:

Artículo 71 Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico declarará la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, notificará al interesado el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducción.

En este caso, su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales.

Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la

totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales.

2. *El titular de un permiso o licencia de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen.*

3. *Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior.*

La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial será como máximo de 30 horas, cuando se pretenda obtener un nuevo permiso o licencia de conducción

4.2. Requisitos para la recuperación del permiso o licencia de conducción por pérdida total de los puntos asignados

El titular de una autorización para conducir, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular si cumple con las siguientes condiciones:

- a. Realización con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial.
- b. Que haya transcurrido el plazo legalmente establecido.
- c. Superación de una prueba de control de conocimientos en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico.

a. Curso de Sensibilización y reeducación vial

a.1 Objetivos:

Los objetivos que se persiguen con los Cursos de Sensibilización y reeducación vial son los siguientes:

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

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

a.2 Estructura:

Estos cursos tendrán una duración de veinticuatro horas, distribuidas de la siguiente forma:

- Parte común. Esta parte se impartirá del siguiente modo:

- Catorce horas destinadas a la formación general sobre materias relacionadas con la cultura de la seguridad vial.
- Dos horas de dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso.

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

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

a.3 Participación de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial podrán contar con la intervención de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. El tiempo de estas intervenciones se limitará a un máximo de 1 hora de parte común, preferiblemente de la dinámica de grupos.

La intervención de estas asociaciones deberá circunscribirse a los mismos objetivos que el curso, procurando que lo que se transmita en ellas mantenga la debida coherencia con la filosofía y enfoque de éstos.

b. Plazo

Como norma general, deberá transcurrir al menos 6 meses desde la notificación del acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia. No obstante, si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos 12 meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado.

Es necesario comentar, el plazo más reducido (la mitad) que contempla la norma para aquellos casos de conductores profesionales, en reconocimiento de sus especiales circunstancias.

- La disposición adicional 3ª de la LSV de 1990 definía que se entiende por conductor profesional a efectos de la LSV:

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Conductores profesionales.

“Se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario”.

- La actual LSV de 2015 manifiesta:

Disposición adicional tercera Cursos para conductores profesionales

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

Como ya se ha indicado previamente, los puntos a recuperar en cursos parciales, tanto para profesionales como para no profesionales, son 6 puntos.

c. Prueba de control de conocimientos

Es importante recordar que el contenido de esta prueba es evaluar los conocimientos adquiridos durante la formación recibida en el curso de sensibilización y reeducación vial, y que por tanto difiere del contenido de la prueba de control de conocimientos comunes para la obtención de un permiso. Rigen las mismas normas de realización y desarrollo que para la prueba de control de conocimientos comunes.

A modo de resumen:

- Se realiza en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico.
- Exige pago de tasa (derecho a 2 convocatorias)
- Entre 30 y 50 preguntas (Se están usando cuestionarios de 30 preguntas tipo test)
- 1 minuto de tiempo por pregunta (30 minutos).
- Para ser declarado apto, los errores cometidos han de ser inferiores al 10% (3 fallos máximo; Disp. Transitoria 10ª RGCo).

4.3 Pena de privación del derecho a conducir superior a 2 años. Art. 47 CP

Es preciso hacer una breve referencia a la pérdida de vigencia regida por el artículo 47 de Código Penal. A diferencia de las pérdidas de vigencia previstas en el art. 73, de la LSV que deben ser declaradas por la Jefatura de Tráfico por el procedimiento establecido en los artículos 41 y 41.bis del RGCo, la pérdida de vigencia del art. 47 del CP se produce de manera automática, como consecuencia de la pena impuesta, sin necesidad de procedimiento alguno y con independencia de que se haga o no mención en la propia sentencia de la consecuencia administrativa que la condena produce sobre la autorización administrativa para conducir.

La Disposición Adicional Decimotercera de la LSV de 1990 manifestaba *“El titular de una autorización administrativa para conducir que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, una autorización administrativa de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el mismo procedimiento indicado anteriormente para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados”*.

Esta misma Disposición Adicional también matiza que si la condena es inferior a dos años, para volver a conducir, únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del citado artículo 63.7. (curso a efectuar tras declararse la pérdida de vigencia por pérdida total de puntos).

En el actual texto d la LSV de 2015, se detalla:

Artículo 73 Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor

1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.2 para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos.

2. Si la condena es igual o inferior a dos años, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2.

5. PROGRAMAS ADMINISTRATIVOS Y PROGRAMAS REHABILITADORES

Como ya hemos comentado a lo largo del tema, es preciso que desde la Administración, se realicen acciones mediante Programas para reducir la comisión de infracciones y rehabilitar a los multiinfractores. Los Programas concretarán objetivos y acciones valorados y recogidos en un Plan previo. En este sentido, cabe detallar:

5.1 El Plan de Investigación en Seguridad Vial y Movilidad, 2013-2016

La DGT ha elaborado un Plan de Investigación de revisión anual y un Programa de Promoción de la Investigación y la Innovación en Materia de Seguridad Vial y Movilidad. Este Plan de Investigación toma como marco de referencia dos herramientas de la Administración General del Estado: la Estrategia de Intervención y Políticas Viales para 2012-2016 y el Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2013-2016.

La DGT está ejerciendo el impulso de la investigación en materia de seguridad vial y movilidad, factores influyentes e impacto de medidas específicas, incluyendo la coordinación con instituciones de carácter científico y técnico y otras administraciones. Su objetivo es la promoción, participación, gestión y coordinación de estudios de carácter científico y/o técnico en materia de seguridad vial y movilidad, así como la difusión de sus resultados con el fin de generar conocimiento y evidencia científica que sirvan de apoyo a las políticas públicas y programas de intervención en esta materia.

El primer Plan Plurianual de Investigación de la DGT (Plan 2013-2016), contemplaba 5 áreas de acción prioritarias alineadas con la Estrategia de Intervención de Políticas Viales junto con 3 áreas más dedicadas al análisis de indicadores estratégicos, evaluación de impacto y de intervenciones preventivas.

La evolución del conocimiento científico y del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación, así como el contexto internacional, posibilitan el desarrollo de una nueva estructura que no rompe la anterior, sino que la amplía y, además, le aporta más de una dimensión al permitir el desarrollo de proyectos mixtos a partir de más de un área de las definidas. Esa interacción que potencia las líneas de desarrollo entre sí, facilita alcanzar soluciones a los desafiantes problemas que surgen tanto de las nuevas demandas de movilidad como de las crecientes ofertas tecnológicas a su servicio, dos características que se antojan paradigmáticas de la construcción de una nueva sociedad.

En este sentido, el presente **Plan de investigación e innovación en seguridad vial 2017-2020** y movilidad tiene como objetivo final que se ha denominado «Movilidad Inclusiva y Sostenible»:

El Plan está compuesto por 4 Áreas troncales de investigación y un Área transversal (Sistemas de Información), que representan un enfoque modular pero no compartimental, ya que las áreas quedan también interrelacionadas, de modo que los mismos enfoques pueden verse desde diferentes puntos de vista. A continuación, se muestran esas 5 áreas:



Teniendo en cuenta que cada una de las Áreas se desglosa en diversas Líneas de investigación, en la tabla siguiente se muestran las Áreas con sus Líneas correspondientes:

ÁREAS DE INVESTIGACIÓN	LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN
1. Innovación Tecnológica	I. A. Disponibilidad en tiempo real de información sobre movilidad
	I. B. Conectividad entre agentes involucrados en el tráfico
	I. C. Sistemas inteligentes en carreteras y vehículos; señalización interactiva
	I. D. Hacia la conducción autónoma
	I. E. Movilidad y big data, indicadores
	I. F. Tecnologías en la asistencia en los accidentes
2. Usuarios	2. A. Comportamiento y necesidades de los usuarios vulnerables
	2. B. Formación y sensibilización en materia de seguridad vial y movilidad
	2. C. Nuevo modelo aptitudinal
	2. D. Visión cero alcohol, drogas y medicamentos
	2. E. Interacción del entorno vial y el vehículo en el comportamiento del conductor
3. Movilidad Integral	3. A. Gestión de la congestión urbana e interurbana
	3. B. Sistemas de señalización adaptables a movilidad y seguridad vial
	3. C. Modelos de cooperación público-privada para la movilidad
	3. D. Sistemas de seguridad pasiva
	3. E. Sistema inteligente de gestión global de la movilidad
	3. F. Nuevas formas de movilidad
	3. G. Atención post-accidente
4. Sistemas de Información	4. A. Transversalidad de la seguridad vial y la movilidad
	4. B. Indicadores de seguridad vial y movilidad y gestión del conocimiento
	4. C. Investigaciones en profundidad de muestras de accidentes
5. Análisis y Evaluación del Impacto de Intervenciones Preventivas en Políticas Viales	5. A. Evaluación de las intervenciones sobre la población general
	5. B. Intervenciones sobre reincidentes
	5. C. Evaluación de intervenciones sobre colectivos específicos y comportamientos de riesgo

El Plan de Investigación establece las líneas de investigación de interés estratégico para la DGT, siendo, por tanto, el marco de desarrollo de proyectos de estudio e investigación financiados o colaborativos de la DGT. El Plan pretende, por tanto, integrar en lo posible las líneas de investigación nacionales a las prioridades estratégicas de la Dirección General de Tráfico, como organismo nacional líder en seguridad vial y movilidad. Para su desarrollo se ha considerado fundamental la integración con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, y en especial con la revisión de esta Estrategia llevada a cabo en 2016 y 2017.

Además, se ha buscado la integración con el Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación, así como con las líneas de investigación de la Unión Europea (Horizonte 2020 y el Foro de Institutos Euro-peos de Investigación en Seguridad Vial, FERSI).

- Por otro lado, se sabe que conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, excediendo los límites de velocidad o infringiendo de forma peligrosa las normas de circulación, representa un considerable riesgo para la seguridad vial. Una disminución en la frecuencia de estos delitos reduciría tanto el número como las consecuencias de los accidentes de tráfico. De ahí la importancia de abordar el tema del infractor reincidente y, sobre todo, la prevención de la reincidencia. Así pues, teniendo presente la permanente necesidad de actualización de las líneas de trabajo que se vienen desarrollando en el ámbito de la evaluación de conductores y a fin de conseguir conductores cada vez más seguros, se ha considerado oportuno acometer investigaciones destinadas a fundamentar un modelo de intervención aptitudinal que resulte efectivo y eficiente en la prevención de la reincidencia. Del mismo modo, se cree apropiado revisar y actualizar las aptitudes psicofísicas necesarias para obtener el permiso de conducción. Además, se considera pertinente desarrollar nuevos instrumentos de evaluación de aptitudes y actitudes además de definir y caracterizar a los infractores reincidentes.

Científicamente se realiza de manera habitual una distinción entre dos grupos de conductores que cometen delitos e infracciones. Por un lado, aquellos que conducen bajo la influencia del alcohol o las drogas y, por otro, aquellos que infringen de manera grave las normas de circulación (por ejemplo, sobrepasando los límites de velocidad, conduciendo de forma agresiva o violenta, etc.).

En ambos casos, los programas de rehabilitación se han convertido en las últimas décadas en una medida dirigida a la reintegración de infractores reincidentes. Según se desprende de las conclusiones del proyecto europeo ANDREA, cuyo objetivo es el análisis de los distintos programas vigentes, estos programas disminuyen significativamente la tasa de reincidencia, como resultado de un cambio en la actitud y en el comportamiento de los participantes. Pero, para que sean efectivos, han de cumplir determinados requisitos, entre otros: 1) han de ir dirigidos de forma específica a cada tipo de reincidente; 2) han de estar impartidos por personal debidamente formado; 3) han de constar de un grupo reducido de participantes; 4) la selección de participantes ha de ser clara y objetiva; y 5) han de ser evaluados.

En nuestro país, tal y como antes hemos desarrollado, el sistema actual está dirigido únicamente a los casos de recuperación del permiso cuando se ha agotado el saldo de puntos del conductor. Se basa en una intervención sensibilizadora general y no depende de una evaluación médico-psicológica específica para los antecedentes del conductor ni para la finalidad del programa de recuperación. Los conductores que han perdido sólo parcialmente sus puntos no pasan ninguna evaluación destinada al conocimiento y tratamiento de su problema en concreto.

Ante estas deficiencias del modelo vigente, desde la DGT se plantea como línea de investigación prioritaria el análisis del actual sistema de evaluación de infractores reincidentes de cara a su optimización y de cara a dirigir a estos conductores hacia programas de rehabilitación específicos y adecuados.

Destaca el Objetivo de “Visión Cero alcohol, drogas y medicamentos”. La “Visión Cero” como base para la política de seguridad vial aboga por que nadie resulte muerto o gravemente lesionado en accidente de circulación. Esto implica, entre otros aspectos, la eliminación de comportamientos de riesgo como el consumo de alcohol, drogas y medicamentos en la conducción.

Desafortunadamente, en el caso del alcohol, en muchos países no se perciben bien las dimensiones del problema, existe poca conciencia pública acerca del mismo y con frecuencia las leyes son inadecuadas o no se aplican correctamente. Asimismo, la definición de accidente causado por el consumo de alcohol difiere de un país a otro, al igual que lo hacen el límite de alcoholemia fijado por la ley o los requisitos para efectuar pruebas a las víctimas. Esto hace que sea difícil establecer comparaciones directas entre países.

Pero, en el caso de reincidentes, la mayoría de los países europeos cuenta con programas de rehabilitación para infractores por consumo de alcohol y/o de drogas o mixtos (alcohol, drogas y otros delitos de tráfico). Principalmente consisten en **cursos** dirigidos a un grupo reducido de participantes (excepcionalmente los cursos son individuales). El enfoque es mayoritariamente psicologoterapéutico, con elementos educativos, y están impartidos por personal cualificado. Los estudios llevados a cabo sobre su efectividad, principalmente para consumidores de alcohol, muestran una reducción significativa de la reincidencia (45,5% de media), aunque con grandes diferencias (15% -71%).

La participación en estos programas está regulada por ley y está ligada principalmente al permiso de conducción (recuperación, reducción del periodo de suspensión, etc.), pero también al sistema de puntos o al seguimiento de un delito. Entre las medidas con mayor impacto se incluyen la reducción de la concentración de alcohol en sangre o la aplicación de nuevas tecnologías en los vehículos. Esta última, aplicada junto con la retirada del permiso o de manera previa, se considera efectiva para controlar comportamientos infractores siempre y cuando sea obligatoria. Sin embargo, para que sea efectiva a largo plazo es necesaria la motivación y la predisposición por parte del conductor infractor.

Estas medidas son complementarias en casos de alto riesgo y no sólo contribuyen a reducir la tasa de reincidencia (y por tanto a mejorar la seguridad vial), sino que también mejoran la calidad de vida de muchos participantes (repercutiendo así en la salud pública). En países con gran tradición en programas de rehabilitación, éstos se combinan de manera efectiva con medidas sancionadoras y de recuperación del permiso de conducción.

Ante la necesidad de optimizar el modelo actual de evaluación de infractores reincidentes y las medidas de rehabilitación vigentes en nuestro país, se considera necesario, en primer lugar, caracterizar a los infractores reincidentes y establecer perfiles y, en segundo lugar, desarrollar medidas específicas en consonancia con los programas que han resultado efectivos en otros países, siguiendo las recomendaciones de buenas prácticas recogidas en los principales proyectos europeos.

De forma resumida, estas **recomendaciones** son las siguientes:

1º Los programas de rehabilitación han de formar parte de un sistema integral de medidas. Nunca reemplazarán a la retirada del permiso, sino que serán una medida complementaria. La participación en dichos programas ha de estar regulada por ley y ha de basarse en criterios definidos.

2º Las opciones de rehabilitación deben plantearse en función de las necesidades concretas de cada tipo de reincidente. Por lo tanto, debe haber al menos dos niveles de intervención: medidas rehabilitadoras menos intensas para no dependientes y tratamientos intensos para dependientes. Por otro lado, los infractores reincidentes en consumo de alcohol han de ser tratados en programas distintos de los dirigidos a reincidentes en consumo de drogas. De ahí, nuevamente, la importancia de contar con un sistema óptimo de evaluación.

3º Asimismo, la rehabilitación de infractores reincidentes ha de estar estandarizada a nivel europeo.

4º Se considera importante ligar la participación en los programas al procedimiento de obtención/recuperación del permiso.

5º Finalmente, los programas han de ser evaluados. Los requerimientos de control de calidad deben estar regulados por ley para conseguir estándares uniformes.

5.2. Proyecto PIN. The Road safety performance index.

Se trata de un instrumento para ayudar a los Estados miembros de la UE en la mejora de la seguridad vial; al comparar el rendimiento, los resultados de los mismos sirve para identificar y promover las mejores prácticas en Europa y lograr el tipo de liderazgo político que se necesita para crear lo que se merecen los ciudadanos, ofreciendo el máximo de seguridad.

5.3. Acciones penitenciarias respecto a los delitos contra la seguridad del tráfico e intervención en los centros penitenciarios

Por último, debemos hacer una breve referencia a las actuaciones realizadas en centros penitenciarios respecto a delitos contra la seguridad del tráfico y que serán objeto de desarrollo en Programas:

- Taller de sensibilización en materia de Seguridad Vial

El artículo 49 del Código Penal, en virtud de la modificación operada por Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, faculta el cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad a través de la participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación, entre los que cita textualmente los de educación vial.

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.

TASEVAL es el fruto del trabajo conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia -como especialistas en esta materia-, y la propia Secretaría General de Instituciones Penitenciarias.

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 contenido del mismo se distribuye en 9 bloques temáticos con objetivos específicos para cada uno de ellos:

TEMATICA	OBJETIVOS
1- INTRODUCCION AL PROBLEMA DEL ACCIDENTE DE TRAFICO	Comprender que el factor humano es una pieza clave en la prevención de la accidentalidad. Conocer la magnitud de los accidentes de tráfico, sus causas y sus consecuencias.
2- ALCOHOL	Conocer los efectos del alcohol en la conducción. Conocer la responsabilidad del alcohol en la accidentalidad.
3- DROGAS	Conocer los efectos de los diferentes tipos de drogas en la conducción. Conocer la responsabilidad de las drogas en la accidentalidad.
4- VELOCIDAD	Concienciar del impacto negativo que tiene la velocidad inadecuada en la seguridad vial. Conocer la relación entre velocidad y lesividad en caso de accidente.
5- CONDUCCION TEMERARIA	Conocer los motivos que impulsan a la adopción de conductas arriesgadas y dotar de estrategias para la búsqueda de soluciones alternativas. Sensibilizar sobre las consecuencias que pueden tener las conductas imprudentes al volante.
6- DISTRACCIONES	Comprender el funcionamiento de los procesos atencionales en la conducción. Conocer distractores internos y externos para aprender a evitarlos.
7- SISTEMAS DE RETENCION	Conocer la eficacia de los sistemas de retención en la reducción de las lesiones en caso de impacto. Sensibilizar sobre la responsabilidad de los adultos en la seguridad de los niños.
8- VALORES	Incrementar el sentido de responsabilidad de los participantes como usuarios de la vía publica. Reflexionar sobre la responsabilidad de los actos y sus consecuencias.
9- AFRONTAMIENTO	Desarrollo de habilidades para resolver situaciones problemáticas relacionados con la seguridad vial. Aprender respuestas alternativas a diferentes

situaciones amenazantes para la seguridad vial, tanto a nivel individual como grupal.

El TASEVAL ha demostrado ser una herramienta útil para el cumplimiento de trabajos en beneficio a la comunidad por delitos contra la seguridad vial, presentando una elevada rentabilidad social, ya que garantiza su naturaleza reparadora y preventiva, prevención tanto a nivel primario (sensibilización a otros colectivos) como a nivel secundario (reflexión y cambio actitudinal y comportamental del penado).

- **«Campaña de Universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios»:** recoge todas las acciones efectuadas en el contexto penitenciario en materia de seguridad vial y delitos contra la seguridad del tráfico.

Esta campaña tiene un enfoque educativo, formativo y terapéutico y se plantea los objetivos siguientes:

- . Generalizar la sensibilización y la educación vial, así como la adquisición de valores cívicos, entre toda la población penitenciaria;
- . Facilitar el acceso al permiso o la licencia de conducir a todas las personas ingresadas en centros penitenciarios;
- . Reconducir las posibles conductas infractoras de los internos que reconocían haber conducido sin poseer un título válido;
- . Promover programas específicos para los internos que han sido condenados por no respetar las normas de la comunidad y haber puesto en peligro la vida y la integridad de otras personas;
- . Facilitar el acceso a los cursos para recuperar el carnet de conducir o los puntos parciales perdidos;
- . Hacer campañas de prevención y sensibilización sobre los efectos del alcohol y otras sustancias tóxicas en la propia integridad de los sujetos y para terceras personas (víctimas y familiares);
- . Facilitar la inserción laboral por el hecho de disponer de permiso de conducir.

Para llevar a cabo estos objetivos, la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias ha contado con la colaboración de la DGT, el Real Automóvil Club de España (RACE), la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE), la Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos, la Fundación Pons, la editorial Etrassa y la Asociación de Lesionados Medulares, así como con el apoyo de la Fiscalía Coordinadora de Seguridad Vial del Estado. En el marco de esta campaña, se han previsto las varias líneas de actuación, centrándonos en:

1. Análisis de la situación penitenciaria en relación con la seguridad vial: El documento muestra datos sobre el incremento de la casuística de delitos en materia de tráfico, tanto en el ámbito de medidas penales alternativas como de penados ingresados en los centros penitenciarios. Así mismo, describen las características sociodemográficas de las personas ingresadas por este tipo de delitos y un estudio estadístico de los hábitos de conducción de la población reclusa de la Administración General del Estado.

2. Creación de una estructura específica para la puesta en marcha de las actuaciones en formación, educación e intervención en seguridad vial.

A fin de coordinar e impulsar las acciones y los programas de esta campaña, se tiene que nombrar un responsable de formación vial en cada centro penitenciario, preferiblemente dentro del colectivo de los educadores sociales.

3. Difusión y generalización de un curso básico de formación en seguridad vial. Se ha establecido un convenio con el RACE en el marco del cual esta entidad ha elaborado un curso específico llamado «Curso de formación y concienciación sobre los principales factores de riesgo en el tráfico». Desde la óptica de la prevención universal, este curso está dirigido a la totalidad de la población penitenciaria, conductores habituales y no conductores, y trabaja la dimensión de las distracciones en la conducción y de los efectos negativos del alcohol, las drogas u otros medicamentos mediante vídeos y flashes interactivos.

4. Diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por seguridad vial. Además de las actuaciones reeducadoras, la campaña se plantea también acciones de rehabilitación, entre las que se encuentra el diseño de un programa marco de intervención con personas condenadas por seguridad vial mediante un grupo de trabajo de expertos intrapenitenciarios y extrapenitenciarios, y un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción.