

TEMA 14

OTROS ORGANISMOS NACIONALES CON COMPETENCIA EN ASPECTOS RELACIONADOS CON SEGURIDAD VIAL. ANÁLISIS DE LAS COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS (MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO. MINISTERIO DE JUSTICIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. MINISTERIO DE SANIDAD. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACION PROFESIONAL).

1. OTROS ORGANISMOS NACIONALES CON COMPETENCIA EN ASPECTOS RELACIONADOS CON SEGURIDAD VIAL.

2. ANÁLISIS DE LAS COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS (MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO. MINISTERIO DE JUSTICIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. MINISTERIO DE SANIDAD. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACION PERMANENTE)
 - 2.1. ANÁLISIS DE LAS COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS.
 - 2.2. MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO.
 - 2.3. MINISTERIO DE JUSTICIA.
 - 2.4. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.
 - 2.5. MINISTERIO DE SANIDAD.
 - 2.6. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACION PROFESIONAL.
 - 2.7. MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL.

1. OTROS ORGANISMOS NACIONALES CON COMPETENCIA EN ASPECTOS RELACIONADOS CON SEGURIDAD VIAL

En los últimos años se ha producido un cambio en el comportamiento de los usuarios, más concienciados sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro como usuarios de las vías.

Los **Ministerios** pertenecientes a la Administración General del Estado que intervienen de manera transversal en políticas de Seguridad Vial, principalmente, son (denominación de cada Ministerio que puede variar):

- Ministerio del Interior.
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- Ministerio de Justicia.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Ministerio de Sanidad.
- Ministerio de Educación y Formación Profesional.
- Ministerio de Trabajo y Economía Social.

2. ANÁLISIS DE LAS COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS (MINISTERIO DE INDUSTRIA. MINISTERIO DE JUSTICIA. MINISTERIO DE FOMENTO. MINISTERIO DE SANIDAD. MINISTERIO DE EDUCACIÓN).

2.1. ANÁLISIS DE LAS COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS.

La **política de Seguridad Vial** tiene que ser de carácter transversal, donde todos los agentes implicados participen con el objetivo común de reducir las víctimas en accidentes de tráfico.

En este tema se plantea desarrollar las competencias de los Ministerios que participan activamente en las políticas de Seguridad Vial, haciendo referencia el epígrafe a los principales. Aunque no se mencionen en dicho epígrafe, también se hará referencia en este tema, por su importancia, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2.2. MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO.

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo tiene una importante influencia sobre la seguridad vial a través de todo lo que tiene que ver con la seguridad de los vehículos y sus componentes y la inspección técnica de éstos. Las competencias generales en este sentido se pueden corresponder actualmente con las expresadas en los epígrafes b), g) h) y k) del artículo 4 del Texto

Refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. El grueso de estas competencias se ejerce a través de la Dirección General de Industria, tal y como desarrolla el Real Decreto 998/2018, de 3 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en su artículo 7:

g) La elaboración y seguimiento de disposiciones reglamentarias en el ámbito de la calidad y seguridad industrial sobre productos e instalaciones industriales previstos en la Ley 21/1992, de 16 de julio, así como la elaboración, seguimiento y ejecución de las disposiciones reglamentarias sobre homologación de vehículos, sistemas y componentes previstos en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Por otro lado, todo lo que tiene que ver en el Ministerio con las competencias normativas se realiza a través de la Secretaría General Técnica, que tiene entre sus funciones:

Artículo 9 Secretaría General Técnica

a) La articulación de las competencias normativas del Ministerio con los Departamentos ministeriales de la Administración General del Estado y con el resto de las Administraciones públicas, organismos y entidades públicas.

b) La preparación de la documentación e informes, así como la tramitación y coordinación de las actuaciones relativas a los asuntos que se sometan a la deliberación del Consejo de Ministros, de las Comisiones Delegadas del Gobierno y de la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios.

c) El seguimiento e informe de los actos y disposiciones de las Comunidades Autónomas; la tramitación de los convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y la coordinación de las actuaciones de los distintos órganos superiores y directivos del Departamento, relativas al traspaso de funciones y servicios a aquellas.

El Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, establece en su artículo 4, que el Ministerio de Industria, dispondrá de un registro de las firmas de las personas autorizadas para firmar tarjetas ITV. Este registro tiene carácter único y estatal, y responde así mismo a los requerimientos de las Directivas Marco de homologación de vehículos, partes y piezas: 70/156 CEE, 2007/46 CE, 2003/37 CE y 2002/24 CE.

El Ministerio de Industria pone a disposición de los Fabricantes y Representantes de vehículos, partes y piezas, un **sistema de información** que permitirá, **de forma telemática**:

- La inscripción en el Registro de Fabricantes y firmas autorizadas.

- La inscripción de las Firmas autorizadas para la solicitud de las Tarjetas ITV de los tipos B, C y D.
- La ampliación y/o modificación de las Firmas autorizadas.

Hay que hacer referencia al Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos cuyo objeto es la determinación de los requisitos que deben cumplir las **ITV**, así como de las obligaciones generales que deben ser observadas por los titulares de las mismas y el establecimiento del régimen de incompatibilidades de los socios, directivos y personal que preste sus servicios en ellas, sin perjuicio de lo que dispongan las comunidades autónomas con competencias exclusivas en materia de industria, siempre que no violen lo establecido en dicho Real Decreto o impidan alcanzar los fines perseguidos.

El nuevo Manual de Procedimiento de ITV (versión 7.5.0) entró en vigor el 1 de junio de 2021. Según la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) los dos objetivos de este manual son adecuar la inspección técnica de vehículos a las nuevas tecnologías y aclarar determinados procesos.

La ITV electrónica y el sistema de volcado telemático de datos ITV al Registro General de Vehículos, que ya está funcionando, y que viene a ser una herramienta de coordinación entre dos administraciones (tráfico/industria y estado/comunidades autónomas) que comparten competencias directa o indirectamente en materia de seguridad vial y permite una fluidez de comunicación absoluta, veraz y en tiempo real.

En el **Plan Estratégico 2011-2020** el Ministerio de Industria en el ámbito de intervención de “Vehículos equipados con más y mejores elementos de Seguridad” lidera las siguientes acciones: Elaborar un Barómetro de evolución sobre condiciones de seguridad del parque de vehículos y emisiones medioambientales, Promover la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad vial y Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.

Dentro del ámbito de “Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor”, le corresponde el Promover la incorporación universal de información de tráfico a los navegadores. En el ámbito “Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo” le corresponde el consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homologación y regulación de las mismas. Dentro de “Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico”, le corresponde Implantar el sistema e-call para aviso de emergencia.

Recientemente se ha aprobado **El Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción** que contempla el impulso de:

- la creación de puestos de trabajo de alta cualificación y calidad.
- la mejora de la calidad de vida, la salud, la seguridad y la sostenibilidad.
- la innovación industrial.

- la creación de nuevo tejido industrial que nos posicione entre las economías más avanzadas.

Se estima que el impacto presupuestario que supondrá el Plan será de 515 M€ para los dos primeros años (2019-2020) y 2.634 M€ para el conjunto del periodo 2019-2025.

Teniendo en cuenta el efecto arrastre (materializado en mayores inversiones de fabricantes e industria auxiliar, menores costes derivados de las mejoras de productividad, mejora de la sostenibilidad de transporte, reducción de importación de combustibles, incremento de consumo eléctrico, efectos sobre la salud del sistema público y efectos fiscales, entre otros), se calcula que el impacto total del Plan será de 2.283 M€ para 2019-2020 y 9.726 M€ para 2019-2025.

El Plan está recogido en la Estrategia de Transición Justa inscrita en la Agenda del Cambio, que guía la acción del Gobierno en el marco de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Asimismo está alineado con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que identifica los retos y oportunidades en materia de descarbonización, eficiencia y seguridad energética, mercado interior de la energía e investigación, innovación y competitividad.

*Ejes

Se desarrolla en torno a cinco ejes:

1. Constitución de una Mesa de Movilidad Sostenible, que reúna al sector en su conjunto, teniendo en cuenta toda la cadena de valor. En la Mesa se coordinarán medidas a medio y largo plazo que favorezcan un nuevo modelo de movilidad compatible con el compromiso del Gobierno con la transformación digital y la transición ecológica.
2. Revisión de la fiscalidad, para definir una nueva fiscalidad verde, más orientada al uso, que favorezca la reorientación a una movilidad con menores emisiones contaminantes y profundice en una mayor armonización con la fiscalidad europea.
3. Impulso de las inversiones, especialmente orientadas a la inversión en I+D+i y a la producción en España de modelos más sostenibles.
4. Apoyo a una mayor penetración de vehículos de cero y bajas emisiones, través de medidas de estímulo de la demanda, nuevos planes de achatarramiento e implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para garantizar una cobertura adecuada.
5. Refuerzo de la Formación Profesional Dual y de la vinculación de la empresa con la Universidad:
 - Mejorando la difusión de la información relativa a las demandas del sector industrial en general y de la automoción en particular.
 - Impulsando la colaboración público-privada para el desarrollo de programas formativos en disciplinas STEM que aúnen formación y prácticas o trabajo en empresas,

concentrando especialmente los esfuerzos en las subdisciplinas relacionadas con la digitalización y la transición ecológica.

Medidas que acompañen al sector

El Plan prevé la puesta en marcha, con carácter inmediato, de medidas que acompañen al sector de en su transición hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible y conectada. Estas medidas son:

Actuaciones de fomento de la movilidad sostenible y conectada, a través de los planes MOVES y MOVEA, planes de achatarramiento de vehículos y estímulo de la demanda de vehículos de cero y bajas emisiones.

Apoyo al rejuvenecimiento de las plantillas y a la mayor participación de la mujer:

- Recuperación de la modalidad de jubilación parcial con simultánea celebración del contrato de relevo.
- Medidas encaminadas a incrementar la presencia femenina en todos los puestos de trabajo y perfiles profesionales.

Apoyo a la innovación, mediante líneas de ayudas parcialmente reembolsables diseñadas para la financiación de proyectos empresariales de I+D+i y modernización tecnológica, con especial atención a aquellos proyectos que exploten el potencial de los habilitadores digitales, de singular relevancia en el sector de automoción, como son:

- la fabricación aditiva.
- el Internet de las cosas.
- la Inteligencia artificial y analítica de datos.
- los sensores y sistemas embebidos.
- la ciberseguridad.
- la economía circular e hipocarbónica.

2.3. MINISTERIO DE JUSTICIA.

Una de las grandes colaboraciones entre Ministerios para la mejora de la Seguridad Vial, que afecta al Ministerio de Justicia fue la **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**, con el objetivo de definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes.

Esta Ley persigue incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la expresa previsión de excesos de velocidad que se han de tener por peligrosos o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración.

A partir de esa estimación de fuente de peligro se regulan diferentes grados de conducta injusta, trazando un arco que va desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás, como ya venía haciendo el Código. Las penas y consecuencias se incrementan notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducir, y a ello se añade la no menos severa posibilidad de considerar instrumento del delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su comiso.

Posteriormente se aprobó la **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**. En la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de peligro abstracto, concretamente en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial, se consideró conveniente reformar los artículos 379 y 384 en un triple sentido.

- En primer lugar 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.
- Por otra parte, se elimina la actual disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los 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.
- De otro lado, superando el sistema actual en el que únicamente se prevé para el caso del delito del artículo 381, se introduce un nuevo artículo 385 bis en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Por último, 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.

Los **delitos contra la Seguridad Vial** se regulan en los artículos 379 al 385 ter del “Capítulo III. De los delitos contra la Seguridad Vial” del “Título XVII. De los delitos contra la seguridad colectiva” de la mencionada Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

- **Artículo 379** (redactado por el apartado centésimo octavo del artículo único de la 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)
 1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa

días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

- **Artículo 380** *(redactado por el apartado cuarto del artículo único de la 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)*

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.
2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

- **Artículo 381** *(redactado por el apartado quinto del artículo único de la 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)*

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.
2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.
3. ... (Número 3 del artículo 381 suprimido por el apartado centésimo noveno del artículo único de la 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).

- **Artículo 382** *(redactado por el apartado cinco del artículo único de la L.O. 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente («B.O.E.» 2 marzo). Vigencia: 3 marzo 2019)*

- Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo

de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

- Cuando el resultado lesivo concorra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.
- **Artículo 382 bis** (*Artículo 382 bis introducido por el apartado seis del artículo único de la L.O. 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente («B.O.E.» 2 marzo). Vigencia: 3 marzo 2019*)

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concorra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.

2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.

3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.

- **Artículo 383** (*redactado por el apartado séptimo del artículo único de la 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*)

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

- **Artículo 384** (*redactado por el apartado centésimo décimo del artículo único de la 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*)

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con

la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

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

- **Artículo 385** *(redactado por el apartado noveno del artículo único de la 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)*

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

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

- **Artículo 385 bis** *(introducido por el apartado centésimo undécimo del artículo único de la 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)*

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

- **Artículo 385 ter** *(introducido por el apartado centésimo duodécimo del artículo único de la 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)*

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

Los artículos 127 y 128 de la “Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal” forman parte, junto con el artículo 129, del “Título VI. De las consecuencias accesorias”.

Destacamos el artículo 127 si bien éste cuenta con regulación hasta el artículo 127 octies.

Artículo 127 *(Artículo 127 redactado por el número sesenta y uno del artículo único de la L.O. 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de*

noviembre, del Código Penal («B.O.E.» 31 marzo). Vigencia: 1 julio 2015)

1. Toda pena que se imponga por un delito doloso llevará consigo la pérdida de los efectos que de él provengan y de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado, así como de las ganancias provenientes del delito, cualesquiera que sean las transformaciones que hubieren podido experimentar.

2. En los casos en que la ley prevea la imposición de una pena privativa de libertad superior a un año por la comisión de un delito imprudente, el juez o tribunal podrá acordar la pérdida de los efectos que provengan del mismo y de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado, así como de las ganancias provenientes del delito, cualesquiera que sean las transformaciones que hubieran podido experimentar.

3. Si por cualquier circunstancia no fuera posible el decomiso de los bienes señalados en los apartados anteriores de este artículo, se acordará el decomiso de otros bienes por una cantidad que corresponda al valor económico de los mismos, y al de las ganancias que se hubieran obtenido de ellos. De igual modo se procederá cuando se acuerde el decomiso de bienes, efectos o ganancias determinados, pero su valor sea inferior al que tenían en el momento de su adquisición.

- **Artículo 128**

Cuando los referidos efectos e instrumentos sean de lícito comercio y su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal, o se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles, *podrá el Juez o Tribunal no decretar el decomiso, o decretarlo parcialmente.*

Dentro de las funciones en materia de Seguridad Vial, es interesante la creación del Taller de seguridad vial para condenados a Trabajos en Beneficio de la Comunidad por infracciones de tráfico (TASEVAL). **TASEVAL** es un conjunto de actividades de sensibilización y reeducación destinado a condenados a la pena de Trabajos en Beneficio de la Comunidad por delitos de seguridad vial. El contenido de este taller está directamente relacionado con la naturaleza del delito cometido y resulta de gran utilidad pública para mejorar la seguridad vial y reducir las conductas de riesgo.

Para su elaboración, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha contado con la colaboración del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) y con el apoyo de la Dirección General de Tráfico.

TASEVAL está configurado como un conjunto de **actividades** estructuradas en:

1. Actividades formativas: interiorización de nuevas pautas de conducta vial que contribuyan en la prevención de accidentes de tráfico.
2. Actividades de utilidad pública por parte de los penados dirigidas a prevenir

accidentes de tráfico de otros grupos de riesgo.

También hay que hacer referencia a las **Oficinas de Atención a las Víctimas de los Juzgados**, ya que aunque en este momento atienden a víctimas de la violencia de género, la idea es que en un futuro próximo se atienda también a las víctimas de accidentes de tráfico.

Uno de los órganos no incluidos en los posteriores pero importante desde el punto de vista de la Seguridad Vial es el **Ministerio Fiscal**. La Ley 24/2007, de 9 de octubre, por la que se modifica la Ley 50/1981, de 30 de diciembre, regula el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal. Dentro de sus órganos se encuentran las Fiscalías Especiales, donde se inserta la Fiscalía de Seguridad Vial.

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

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

Dentro del **Plan Estratégico 2011-2020** a la Fiscalía dentro de las reformas normativas que hay que acatar para la mejora de la Seguridad Vial le corresponde junto con el Ministerio de Justicia lo relativo al Decomiso del vehículo. Dentro del “Apoyo a las víctimas” les corresponde Integrar en las Oficinas de Atención a las Víctimas, a las víctimas de accidentes de tráfico y facilitar su asistencia legal y psicológica así como desarrollar la función de la Fiscalía como gerente de los derechos de las víctimas.

No podemos obviar la reciente Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código

Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente:

Esta Ley Orgánica responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas por imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, y se asienta sobre tres ejes:

1. ° La introducción de tres supuestos que se van a considerar imprudencia grave por disposición de la ley, así como una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave.
2. ° El aumento de la punición de este tipo de conductas.
3. ° La introducción del delito de abandono del lugar del accidente.

E introduce un nuevo artículo 382 bis, con la siguiente redacción, ya antes comentado:

«Artículo 382 bis

1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.
2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.
3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.»

2.4. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ejerce las funciones que a la Administración General del Estado le corresponden como titular de la vía en las vías efectivamente de su competencia, que incluyen la proyección, mantenimiento y señalización del patrimonio vial con la evidente influencia que dichos cometidos ejercen sobre la seguridad vial, como se ha indicado. Se materializan estas funciones fundamentalmente a través de la Dirección General de Carreteras, tal y como detalla el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dicho Real Decreto determina en su artículo 4:

Artículo 4. Dirección General de Carreteras.

1. Corresponde a la Dirección General de Carreteras el ejercicio de las siguientes funciones en el ámbito de las carreteras del Estado, en el contexto de la adaptación al cambio climático, la descarbonización y la movilidad sostenible:

- a)** La elaboración, seguimiento, supervisión y control de la planificación de carreteras, así como de los estudios previos e informativos, en el ámbito de su competencia.
- b)** La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos, proyectos básicos o de trazado y proyectos de construcción de carreteras estatales. Así como la realización de evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad y auditorías de seguridad viaria de los anteproyectos y proyectos, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.
- c)** La tramitación ambiental de actuaciones de creación de infraestructuras viarias, teniendo en cuenta los principios de adaptación al cambio climático.
- d)** La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los estudios de viabilidad de concesiones de carreteras, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- e)** La gestión y control de la construcción y de la calidad de las nuevas infraestructuras y de las obras de acondicionamiento, así como el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias. La realización de auditorías de seguridad viaria de proyectos modificados, de la fase previa a la puesta en servicio, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.
- f)** La elaboración y actualización de los inventarios de elementos de las carreteras del Estado, la preservación del patrimonio vial, en los que basar la programación de actuaciones de rehabilitación, mejora y adecuación de las carreteras del Estado.
- g)** La completa conservación de las carreteras del Estado y la gestión de la calidad del servicio público viario en ellas, a través de las actividades de ayuda a la vialidad, la vialidad invernal y de las actividades de mantenimiento básico, así como la programación y control de las actuaciones de conservación y vigilancia de la vía.
- h)** La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos y proyectos de conservación y de seguridad vial para la realización de obras en las carreteras del Estado, así como de las auditorías de seguridad viaria en la fase inicial en servicio y de las inspecciones de seguridad viaria, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

- i)** La gestión, seguimiento y control técnico y económico de la construcción y de la calidad de las obras de seguridad vial, conservación y rehabilitación de las carreteras del Estado, y sus incidencias.
- j)** La coordinación, inspección y control de las concesiones de carreteras sin pago directo del usuario, desde el momento de su puesta en servicio, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- k)** La participación en los órganos que se constituyan ante eventuales emergencias, así como la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos ministeriales.
- l)** El inventario, análisis, seguimiento estadístico y elaboración de informes y estudios de accidentalidad. El establecimiento de las directrices para llevar a cabo los procedimientos recogidos en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, o procedimientos similares que la legislación comunitaria establezca, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior. La coordinación de los programas de formación de los auditores de seguridad viaria.
- m)** La actualización, seguimiento y control de la situación y funcionamiento de las carreteras del Estado, incluyendo el análisis, diagnóstico y pronóstico de la oferta vial y de la demanda del transporte.
- n)** La gestión de la cesión de los tramos de las carreteras del Estado que se transfieran a los Ayuntamientos y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas, así como la actualización del inventario y catálogo de las carreteras del Estado establecidos por ley.
- ñ)** La elaboración de estudios e informes y la coordinación, inspección y control de las carreteras explotadas en concesión con peaje directo al usuario.
- o)** La gestión del patrimonio vial, su defensa y su mejor uso en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, así como en las zonas de influencia de las carreteras del Estado.
- p)** La gestión y seguimiento en materia de ruido, así como la elaboración de los mapas de ruido en las carreteras del Estado y sus correspondientes planes de acción.
- q)** El proyecto y la coordinación, inspección y control de las concesiones de áreas de servicio.
- r)** El seguimiento de los convenios y protocolos en los que participe la Dirección General de Carreteras, excepto los relativos a cesión de tramos de

carreteras a Ayuntamientos, y cambios de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas.

s) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la licitación, contratación, adquisiciones y expropiaciones, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

t) La elaboración y propuesta de instrucciones relativas a todos los procedimientos tramitados por la Dirección General.

u) El impulso a la innovación, así como la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en la carretera, en especial de la metodología BIM, prestando especial atención a la sostenibilidad, la descarbonización y la vulnerabilidad frente al cambio climático además de la elaboración y actualización de los sistemas de gestión de la información de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría en materia de Tecnologías de la Información. Participación en los programas de I+D+i de la Administración General del Estado relacionados con la carretera.

v) La elaboración y propuesta de la normativa técnica, instrucciones internas y documentos técnicos de aplicación en las carreteras del Estado. La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales.

w) La elaboración de estudios e informes de carácter técnico. La planificación y explotación técnica de la auscultación e instrumentación de los firmes, estructuras, dotaciones viales y otros elementos de las carreteras.

x) La participación de la Dirección General de Carreteras en lo relativo a sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre.

y) La coordinación e impulso de las actividades desarrolladas por las Demarcaciones de Carreteras.

z) La participación en las conferencias de direcciones generales de Europa e Iberoamérica y de las asociaciones mundiales de carreteras.

Este Real Decreto por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio determina también:

1. Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por

carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

- a)** La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- b)** La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de transposición de las directivas comunitarias sobre competencias de la Dirección General en coordinación con otros organismos y entidades del Departamento.
- c)** La secretaría del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
- d)** La coordinación de las Juntas Arbitrales del Transporte y la resolución de conflictos competenciales entre ellas.
- e)** La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.
- f)** La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte por carretera y ferrocarril.
- g)** El otorgamiento de autorizaciones y títulos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.
- h)** La gestión y tramitación presupuestaria y de los gastos, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.
- i)** La organización técnica de los registros generales y bases de datos de los servicios de transporte por ferrocarril y carretera, y de las herramientas de apoyo a los procesos de gestión e inspección desempeñados por las comunidades autónomas en ejercicio de las competencias delegadas por el Estado.
- j)** El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de transporte ferroviario y por carretera relacionados con los sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Carreteras y otros organismos y entidades del Departamento.

k) El impulso de medidas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte terrestre, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos.

l) La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.

m) La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal.

n) El otorgamiento de ayudas para la mejora de los transportes ferroviarios y por carretera.

ñ) La gestión y tramitación de las subvenciones a comunidades autónomas, consorcios regionales de transportes y autoridades de transporte metropolitano, destinadas a la financiación del transporte regular de viajeros y a entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano, que se otorguen con cargo a créditos del Departamento.

o) La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.

p) La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

q) Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.

r) La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

s) La elaboración de los planes anuales de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

t) La incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores por incumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.

u) La coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre que ha sido delegada por el Estado en las comunidades autónomas y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

v) La coordinación de la inspección con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte terrestre y, en particular, con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del transporte por carretera.

w) La defensa de los derechos de los viajeros en servicios de transporte por carretera y ferroviarios y el seguimiento de las reclamaciones relacionadas con las obligaciones de los operadores de transporte.

Dentro del Plan Estratégico 2011-2020 le corresponde al Ministerio de Fomento medidas referentes a **Infraestructuras y Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS)**, en colaboración con otros organismos como los titulares de la vía, por ejemplo: Extender progresivamente en la red de carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad vial de las estructuras o elaborar un barómetro de la Seguridad de las infraestructuras.

En el ámbito de intervención de “Explotación y conservación de las infraestructuras” Fomento lidera:

- **La trasposición a la legislación española la Directiva 2019/1936 y 2008/96/CE** de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias en la Red Transeuropea y desarrollar la formación y acreditación de los especialistas auditores de seguridad vial en las infraestructuras; materializado en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

En colaboración con los titulares le corresponde estudiar y tratar los tramos conflictivos de la red de carreteras, consolidar las inspecciones de las infraestructuras, promover la construcción de zonas de parada para vehículos en carreteras convencionales, entre otras.

- **La elaboración de la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva**; materializado en la Nota de Servicio 1/2011 sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance.

En el ámbito del **“El diseño seguro de las infraestructuras”** le corresponde liderar la medida de incorporar la evaluación de impacto en la seguridad vial en la planificación de las infraestructuras y la auditoria de seguridad vial en las fases de proyecto y construcción de una nueva carretera o modificación sustancial de la existentes. En este aspecto, y en base al mencionado Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, y la Orden FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado, la Dirección General de Carreteras viene convocando desde el año 2013 los programas de formación de auditores de seguridad viaria.

En el ámbito de intervención “**El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial**” lidera la misión de elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados destacando **la Estrategia estatal de la Bicicleta y la Oficina Estatal de la bicicleta.**

También le corresponde liderar el desarrollo y actualización de oferta formativa en todos los niveles del sector en el ámbito de “**transportes profesional de mercancías y viajeros**”.

Destacar también la publicación de la Nota de Servicio 1/2014 de 31 de enero de 2014. Recomendaciones para la especificación de los requisitos sobre ITS "Sistemas inteligentes de transporte" en los estudios informativos, anteproyectos y proyectos de construcción de la Red Estatal de Carreteras.

2.5. MINISTERIO DE SANIDAD.

El Ministerio de Sanidad tiene competencias relacionadas con la seguridad vial, pues existen materias que muestran una relación estrecha con el ámbito de la sanidad pública y por extensión con sus autoridades, ya sean estas estatales o autonómicas en virtud de las competencias asumidas por las comunidades autónomas. Una de estas cuestiones tiene que ver con las aptitudes psicofísicas necesarias para obtener y mantener el permiso de conducción. Dichas condiciones se especifican en el anexo IV del Reglamento General de Conductores (RD 818/2009), y en la disposición adicional segunda del propio reglamento se indica expresamente que “la modificación del anexo IV se hará por Orden de la Ministra de la Presidencia a propuesta conjunta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Política Social”. Los propios centros de reconocimiento de conductores se conciben como centros sanitarios, según refiere el preámbulo del reglamento correspondiente (RD 170/2010), y requieren la autorización previa de la autoridad sanitaria competente y la inscripción en el registro correspondiente. También el titular del centro, el director y los facultativos deben haber sido autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente. También se han desarrollado estudios al amparo del Ministerio de Sanidad que han resultado de suma importancia para la investigación en materia de accidentes y lesiones a consecuencia del tráfico, así como su prevención.

Hay que hacer referencia también al Convenio de colaboración entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, para el desarrollo de actuaciones durante el año 2011 dirigidas a prevenir los accidentes de tráfico y reducir la gravedad de las lesiones derivadas de los mismos:

En este Convenio se parte de la multiplicidad de causas y factores que pueden dar origen a un accidente de tráfico, resultando además afectados una gran diversidad de personas, es premisa fundamental que tanto su prevención como el establecimiento de medidas encaminadas a la reducción de sus consecuencias se realice de forma intersectorial, multidisciplinaria y coordinada entre las distintas

administraciones de modo que exista transparencia en el intercambio de información y experiencias por parte de las organizaciones implicadas con el fin de conocer mejor todas las variables inherentes al problema y sus posibles vías de solución.

De esta manera el objetivo es la mejora de la seguridad vial, reducción de las lesiones producidas por los accidentes de tráfico, así como la disminución de la gravedad de sus consecuencias.

Se establecen unas **actuaciones prioritarias entre ambos Ministerios**:

- Colaboración en la elaboración, ejecución y control de las estrategias, planes y programas de seguridad vial que la Dirección General de Tráfico elabore, en los aspectos relacionados con la salud y la seguridad vial.
- Mejora de las fuentes de información y sistemas de vigilancia.
- Promoción de la salud e intervenciones preventivas.
- Asistencia a las víctimas.
- Formación de los profesionales.

Como **actuaciones** se establecen:

- Colaboración con la Dirección General de Tráfico en la creación del Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico.
- Establecer cauces de información procedente de las investigaciones realizadas por las diferentes instituciones e identificar y proponer soluciones ante los problemas detectados en la recogida de información de lesionados por accidente de tráfico, en colaboración con las sociedades científicas.
- Profundizar en la investigación sobre secuelas ocasionadas como consecuencia de los lesionados por colisiones de tráfico con objeto de mejorar el conocimiento que se tiene sobre las mismas.
- Mejorar la obtención de indicadores relacionados con la mortalidad y el consumo de alcohol, otras drogas y medicamentos.

Dentro de las **funciones o acciones** que lidera el Ministerio de Sanidad enmarcadas en el **Plan Estratégico 2011-2020** están:

- Dentro del ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación” le corresponde realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas y colabora en la realización de campañas para fomentar el uso de la bicicleta.
- En el ámbito de intervención “Las aptitudes de los conductores” lidera varias acciones como son el prestar mayor atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación del permiso de conducir, la creación de un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas y mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que

incapacitan para la conducción.

- En el ámbito “La implicación de los profesionales sanitarios” lidera varias acciones, entre ellas: promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción de las personas mayores, sensibilizar al personal sanitario para que tengan una mayor implicación en los efectos que provocan el alcohol y las drogas durante la conducción o impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.
- En el ámbito de “La atención en el accidente” lidera la medida de mejorar los tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico.

Destacando también la **Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024**:

Esta Estrategia elaborada por el Ministerio de Sanidad, y aprobada por el Consejo de ministros en su reunión del día 9 de febrero de 2018, se fundamenta y apoya en las dos que la precedieron (*Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008* y *Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016*), así como en los tres Planes de Acción que desarrollaron ambas Estrategias. La conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas es un factor concurrente en un gran número de siniestros viales. Por ello, todo esfuerzo social y sanitario para reducir su consumo repercutirá, sin duda, en la mejora de la seguridad vial.

2.6. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACION PROFESIONAL.

En cuanto a las materias relacionadas con la educación, el Ministerio de Educación y Formación Profesional es el departamento de la Administración General del Estado encargado de la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia educativa, de formación profesional y de universidades. Conviene reseñar que en los distintos planes de estudios desarrollados a lo largo de las distintas leyes de educación que se han ido sucediendo, han incluido en mayor o menor medida previsiones respecto al fomento de la Educación vial en la escuela como punto de partida a una movilidad más segura, si bien es cierto que el aprendizaje vial ha de estar presente en todas las etapas de la vida, y no exclusivamente en la etapa escolar.

En el **curso escolar 1986-1987** la Dirección General de Tráfico llevó a cabo diferentes programas con enfoques globalizadores e interdisciplinarios que tenían como finalidad el estudio del tráfico por parte de los alumnos a partir de los contenidos de diferentes disciplinas, al tiempo que se atendía los objetivos prioritarios en materia de seguridad vial y respetando al máximo la programación de aula de cada profesor.

Estos trabajos coincidieron plenamente con los proyectos que posteriormente se concretaron en la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre de 1990, de Ordenación General del Sistema Educativo (**LOGSE**), en la que la Educación Vial adquirió la consideración de eje transversal u horizontal del currículo, y sirvieron de base para

la redacción de otros documentos editados por el Ministerio de Educación y diferentes comunidades autónomas con materiales curriculares de apoyo al profesor.

En efecto, en la LOGSE se determinaban las asignaturas troncales y los ejes transversales del sistema educativo, considerando la educación vial como un eje transversal. Ello quiere decir que, dentro de las asignaturas normales del curso que se está estudiando, se debe impartir la educación vial adecuándolo a la materia. Esto supuso una novedad respecto al sistema anterior, donde se consideraba la Educación Vial como una asignatura.

Para ello, el Ministerio de Educación y Ciencia determinó mediante Decreto los contenidos mínimos que debía tener la educación vial como eje transversal.

La **Ley Orgánica 10/2002**, de 23 de diciembre, **de Calidad de la Educación** continúa, en materia de educación vial, en la misma línea iniciada en la LOGSE. No hacía referencia específicamente a la Educación Vial ni al trato de la misma en ninguno de los artículos que configuran la Ley, aunque sí hablaba de capacidades de convivencia, respeto, observación de entornos familiares, sociales y familiares, relaciones sociales, responsabilidad, o el conocimiento de valores y normas de convivencia, todos elementos y objetivos de la Educación Vial.

El desarrollo de la Educación Vial en la LOCE, al igual que en la LOGSE, se concretaría a través de los Temas Transversales del currículo.

Asimismo, desde la Dirección Genral de Tráfico, en el Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 2004 elaborado por el Consejo Superior de Tráfico, se propuso como objetivo principal en materia de Educación Vial, continuar con acciones que favoreciesen la información y formación sobre Educación Vial en las distintas etapas previstas en LOGSE-LOCE (Infantil, Primaria y Secundaria obligatoria) e impulsarla en las Etapas no obligatorias. Este objetivo suponía la presencia de la Educación Vial en el Sistema Educativo no como una materia transversal, sino que la intención era facilitar que esta subiera un peldaño más y formara parte del currículo como asignatura optativa o de libre elección.

Todas estas propuestas quedarían plasmadas en meras intenciones pues, la Ley Orgánica de Calidad en la Educación, fue paralizada en 2004 con la victoria en elecciones generales del gobierno socialista, y con la promulgación de la Ley Orgánica de Educación (LOE) en 2006.

La **Ley Orgánica 2/2006**, de 3 de mayo, **de Educación** continúa con los avances realizados por las leyes anteriores. En lo que se refiere al currículo, una de las novedades de la Ley consiste en situar la preocupación por la educación para la ciudadanía en un lugar muy destacado del conjunto de las actividades educativas y en la introducción de unos nuevos contenidos referidos a esta educación que, con diferentes denominaciones, se impartirá en algunos cursos de la educación primaria, secundaria obligatoria y bachillerato. Su finalidad consiste en ofrecer a todos los estudiantes un espacio de reflexión, análisis y estudio acerca de las características fundamentales y el funcionamiento de un régimen democrático, de los principios y

derechos establecidos en la Constitución española y en los tratados y las declaraciones universales de los derechos humanos.

La introducción de la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos por primera vez como materia independiente en el currículo, sitúa la preocupación por la ciudadanía en un lugar muy destacado del conjunto de las actividades educativas, en la misma línea en que lo hacen los organismos internacionales como las Naciones Unidas o el Consejo de Europa. También la Unión Europea insiste en la necesidad de fomentar la ciudadanía responsable en una sociedad democrática como fórmula para lograr la cohesión social y una identidad europea común.

Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa (**LOMCE**) consideró esencial la preparación para la ciudadanía activa y la adquisición de las competencias sociales y cívicas, recogidas en la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de diciembre de 2006 sobre las competencias clave para el aprendizaje permanente. En el contexto del cambio metodológico que esta Ley Orgánica abordó esta necesidad de forma transversal al incorporar la educación cívica y constitucional a todas las asignaturas durante la educación básica, de forma que la adquisición de competencias sociales y cívicas se incluya en la dinámica cotidiana de los procesos de enseñanza y aprendizaje y se potencie de esa forma, a través de un planteamiento conjunto, su posibilidad de transferencia y su carácter orientador.

El **Real Decreto 1513/2006**, de 7 de diciembre, por el que se establecen las **enseñanzas mínimas de la Educación Primaria**, modificado por el Real Decreto 1190/2012, de 3 de agosto, estableció que

- Dentro del Primer Ciclo, del contenido del Bloque 4 “Personas, culturas y organización social”, los desplazamientos y los medios de transporte, la responsabilidad en el cumplimiento de las normas básicas como peatones y usuarios y la importancia de la movilidad en la vida cotidiana, son contenidos básicos. Como criterio de evaluación se establece identificar los medios de transporte más comunes en el entorno y conocer las normas básicas como peatones y usuarios de los medios de locomoción.
- Dentro del Segundo Ciclo, el contenido del Bloque 4 “Personas, culturas y organización social” hace referencia a la responsabilidad en el cumplimiento de las normas como peatones y usuarios de transportes y de otros servicios.
- En relación con “Educación para la ciudadanía y los derechos humanos”, el “Bloque 3. Vivir en sociedad”, propone el conocimiento de las normas y principios de convivencia establecidos por la Constitución, una información sobre los servicios públicos y bienes comunes, así como las obligaciones de las administraciones públicas y de los ciudadanos en su mantenimiento. Algunos de los servicios públicos y de los bienes comunes reciben un tratamiento específico adecuado a la edad de este alumnado, es el caso de los servicios educativos y sanitarios, la protección civil, la seguridad, la defensa y la educación vial.

El **Real Decreto 1631/2006**, de 29 de diciembre, por el que se establecen las **enseñanzas mínimas** correspondientes a la **Educación Secundaria Obligatoria** (modificado por el Real Decreto 1146/2011, de 29 de julio, y el Real Decreto 1190/2012, de 3 de agosto) establece que la Educación para la ciudadanía está configurada en esta etapa por dos materias:

- la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos, que se imparte en uno de los tres primeros cursos y
- la Educación Ético-cívica de cuarto curso.

Ambas materias se estructuran en varios bloques que van desde lo personal y lo más próximo a lo global y más general; en ambas existe un conjunto de contenidos comunes a estos bloques, que llevan a la adquisición de procedimientos, habilidades sociales y actitudes básicas para el desarrollo de una buena convivencia y de la ciudadanía democrática.

En los objetivos de Cuarto Curso, las materias Educación para la ciudadanía y los derechos humanos y la Educación Ético-cívica en esta etapa, tendrán como objetivo el desarrollo de diversas capacidades, destacando: *“Conocer las normas de seguridad vial y las causas y consecuencias de los accidentes de circulación.”*. Asimismo, como criterio de evaluación se refleja: *“Identificar los principales servicios públicos que deben garantizar las administraciones, reconocer la contribución de los ciudadanos en su mantenimiento y mostrar, ante situaciones de la vida cotidiana, actitudes cívicas relativas al cuidado de la salud, el entorno, la seguridad vial, la protección civil y el consumo responsable.”*

En el **Real Decreto 1467/2007**, de 2 de noviembre de 2007, que define la **Estructura del Bachillerato**, modificado por el Real Decreto 1953/2009, de 18 de diciembre, recoge como objetivo del bachillerato en el apartado n) del artículo 3: *“Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial”*.

Respecto a la **Educación Vial** en el ámbito de la **Formación Profesional**, en el año 2002 se crea el Catálogo Nacional de Cualificaciones profesionales para adecuar la formación y la inserción laboral junto con formación a lo largo de la vida, la movilidad de los trabajadores y la unidad del mercado laboral. Desde entonces algunas cualificaciones nuevas contribuyen a mejorar la Educación y Seguridad Vial: conducción de autobuses o conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera y conducción profesional de vehículos turismo y furgonetas. Todas ellas de la familia profesional del transporte y mantenimiento de vehículos.

De este modo, aunque la Dirección General de Tráfico no tiene competencias en materia de Educación, ejerce una importantísima labor de apoyo mediante medios humanos (su personal) y materiales (proyecciones, charlas, transparencias, manuales) al profesorado y alumnos que imparten la educación vial como eje transversal.

Dentro del **Plan Estratégico 2011-2020** el Ministerio de Educación en el ámbito de intervención de “En el entorno educativo” lidera la medida de Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas. En el ámbito de “en el acceso a la conducción” lidera la incorporación en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.

*La profesionalización del sector de formación vial será potenciada con la implantación efectiva del nuevo título de formación profesional denominado “**Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible**”, regulado por Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo. Es el primer título reglado de profesional de la seguridad vial, y habilitará para formar en todos los campos de la movilidad: educación vial, formación para obtención de los permisos, formación en cursos de sensibilización y reeducación vial, y cursos de conducción segura; además de habilitar para labores de asesoramiento en planes de movilidad y seguridad vial laboral.*

En la actualidad, el sistema educativo se rige la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de Mayo, de Educación (modificada por Ley Orgánica 3/2020, de 29 de diciembre que se ha publicado en el BOE de 30 de diciembre de 2020 (LOMLOE). Esta Ley orgánica 3/2020, de 29 de diciembre también derogó la Ley orgánica 8/2013, de 9 de diciembre para la mejora de la calidad educativa (LOMCE).

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, en su artículo 6.2, establece que corresponde al Gobierno fijar las enseñanzas mínimas. **Actualmente es a través del Real Decreto 95/2022, de 1 de febrero**, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Infantil (y que deroga el Real Decreto 1630/2006, de 29 de diciembre, cuyo objeto consiste en establecer las enseñanzas mínimas del segundo ciclo de la Educación Infantil)

Tras la reforma de la Ley Orgánica de Educación, es momento de establecer los contenidos MÍNIMOS para cada etapa. Posteriormente las Comunidades Autónomas desarrollarán estos mínimos pero siempre tendrán que recoger estos mínimos.

El Real Decreto 126/2014, de 28 de febrero, establecía el currículo básico de la Educación Primaria donde se recogen los aspectos mínimos del currículo. Actualmente está en vigor el **Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo**, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria.

El Art. 7 de la Ley Orgánica determina. Objetivos Generales Primaria. 14º objetivo general. “n) Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de accidentes de tráfico”.

Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria Obligatoria expone que esta etapa tiene carácter obligatorio y gratuito.

Los contenidos sobre movilidad en la Ley Orgánica de educación se plasman como saberes básicos lo que supone que son de impartición obligatoria. Además, se incorpora la educación vial no sólo desde una perspectiva teórica en asignaturas como conocimiento del medio sino que y han incorporado contenidos en la asignatura de educación física en todos los cursos de primaria y secundaria gracias estos nuevos Reales Decretos de ordenación y enseñanzas mínimas.

2.7. MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL.

Me parece importante hacer referencia al **Ministerio de Trabajo y Economía Social** y al Acuerdo firmado con el Ministerio del Interior para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

Dentro del ámbito de las competencias del Ministerio de Empleo y Seguridad Social se encuentra la prevención de los riesgos laborales y minimizar los accidentes laborales de tráfico, tanto “in itinere” como “en misión” está dentro de esta competencia y es uno de los objetivos de este Acuerdo. Con la colaboración conjunta entre la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo se han realizado una serie de estudios que analizan este tipo de accidentes y a través de este acuerdo y con los resultados se pretende trabajar conjuntamente con acciones concretas, dentro del marco del Plan Estratégico 2011-2020.

Promover cursos de conducción segura en empresas, incorporar la seguridad vial en el plan de formación de trabajadores, fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público o el transporte colectivo son algunas de las medidas que incluye este convenio.

En el Plan Estratégico 2011-2020 se establecen unas acciones o medidas que deben ser implementadas en los próximos años para la mejora de la Seguridad Vial. Además de definirse el área de actuación y el ámbito de intervención, se hace referencia a los agentes implicados, ya sea como responsables de la ejecución de la medida o participante de ella. Como podemos considerarlo competencias o funciones a realizar por diversos organismos, vamos a realizar un breve resumen de la intervención de cada Ministerio en aquellas medidas en las que son titulares.

El **Ministerio de Trabajo y Economía Social**, directamente como líder de acción o a través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo interviene en dos ámbitos principalmente, “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas” y “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”.

Entre las medidas que lideran se encuentran: Incorporar la prevención de accidentes de tráfico en los programas de prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios, elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores, realizar campañas de información y

concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere, promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores e intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial entre empresas, así como la elaboraciones de planes de seguridad vial de empresa.

En el segundo ámbito hay medidas como elaborar un estudio en profundidad de los accidentes in itinere, promover la investigación de los accidentes por los responsables de prevención de la empresa y revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.

PLAN TIPO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA-DGT en colaboración con el INSST y la Inspección de Trabajo (2021)

Desde el ámbito específico de la seguridad vial, podemos constatar que, conforme a los datos publicados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2018, cada 33 horas, aproximadamente, falleció una persona como consecuencia de un accidente laboral de tráfico, es decir, yendo o volviendo del trabajo, o desplazándose durante la jornada laboral, cifra con una importante tendencia al alza en los últimos años.

La mayor parte de estos accidentes se producen en vehículos a motor particulares – automóviles y motocicletas –, ya que los desplazamientos cotidianos de millones de trabajadores/as para acceder a sus empresas se realizan en este tipo de vehículos. Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible es aquel instrumento o estrategia que define y desarrolla el conjunto de acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa, así, lo definiríamos como el conjunto de medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y de los impactos ambientales y sociales que genera, tanto para el propio trabajador, como para la sociedad en su conjunto. Dicho de otro modo, sería el conjunto de actividades para conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo, velando por prevenir los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los “in itinere”, como de los efectuados en la jornada laboral, y fomentando el cambio modal hacia los modos más sostenibles de transporte (a pie, en bicicleta, o en transporte público).

La implantación de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030, dado que los resultados de las acciones incluidas en el mismo incidirán directamente en el ODS8 sobre trabajo decente y crecimiento económico, el ODS3 sobre salud y bienestar y el ODS13 sobre acción por el clima, entre otros. El desarrollo de un plan de movilidad en el seno empresarial forma parte de la responsabilidad de mejora de la empresa, que está directamente ligada a la responsabilidad social corporativa y que además es extensible a toda la cadena de valor de la empresa.

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible debe entenderse como una línea general de acción de compromiso con la seguridad vial, entendiendo ésta como una responsabilidad compartida por las Administraciones, la sociedad civil y el tejido empresarial.