



Matizaciones al informe sobre multas hecho público ayer

La DGT trabaja para mejorar la seguridad vial y reducir las cifras de víctimas consecuencia de los accidentes

- Este organismo lamenta la manipulación que se ha hecho de los datos
- En el periodo 2000 al 2014 el número de víctimas mortales se ha reducido en un 73 %.
- Las cantidades procedentes de las sanciones tienen como objetivo principal la seguridad vial, como la Ley de Seguridad Vial establece

29 de abril de 2015.- A la vista de las informaciones que diversos medios de comunicación reproducen, con base a un estudio realizado por una empresa de seguros la Dirección General de Tráfico desea aclarar diferentes aspectos.

El referido estudio, o las noticias publicadas, cita como fuente de su información a la DGT. Cuando en realidad, en España además de la DGT hay diferentes organismos que tienen la competencia sancionadora en materia de tráfico interurbano, como el Gobierno Vasco, la Generalitat de Catalunya además de los más de 2.300 ayuntamientos en sus respectivos ámbitos de competencia, de cuya actividad sancionadora Tráfico no recibe datos. Por lo que es erróneo atribuir los datos que en ese informe se manejan únicamente a este organismo. La DGT si tiene información sobre los puntos detraídos en relación a las sanciones impuestas por cualquier organismo con competencia en esta materia. En 2014 se ha publicado por primera vez la distribución de estas detracciones, en un afán de transparencia,

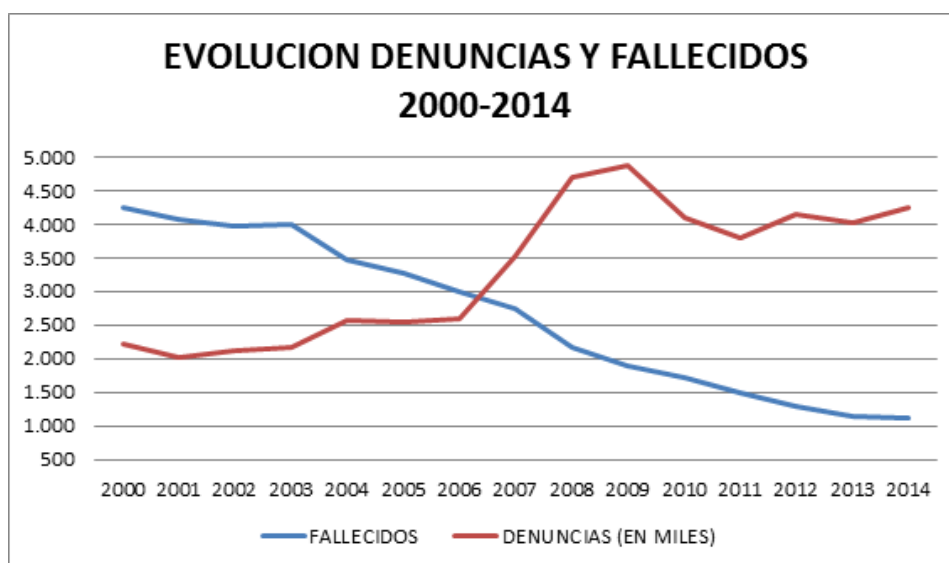


DENUNCIAS DGT Y SINIESTRALIDAD

	DENUNCIAS (1)	MUERTOS (2) CARRETERA 24H.
2000	2.224.775	4.241
2001	2.105.024	4.067
2002	2.131.262	3.967
2003	2.158.449	3.993
2004	2.568.428	3.464
2005	2.534.965	3.268
2006	2.588.890	2.989
2007	3.512.126	2.741
2008	4.706.239	2.180
2009	4.868.607	1.903
2010	4.105.648	1.728
2011	3.805.194	1.484
2012	4.136.888	1.301
2013	4.020.273	1.134
2014	4.246.265	1.129

(1) Denuncias ámbito DGT

(2) Mortalidad en vías interurbanas.





Respecto a las denuncias formuladas por la DGT, como se aprecia en el cuadro y el gráfico anteriores, la Dirección General de Tráfico tramitó 2,5 millones de denuncias en el año 2006, incrementándose esta cifra en virtud a los siguientes factores:

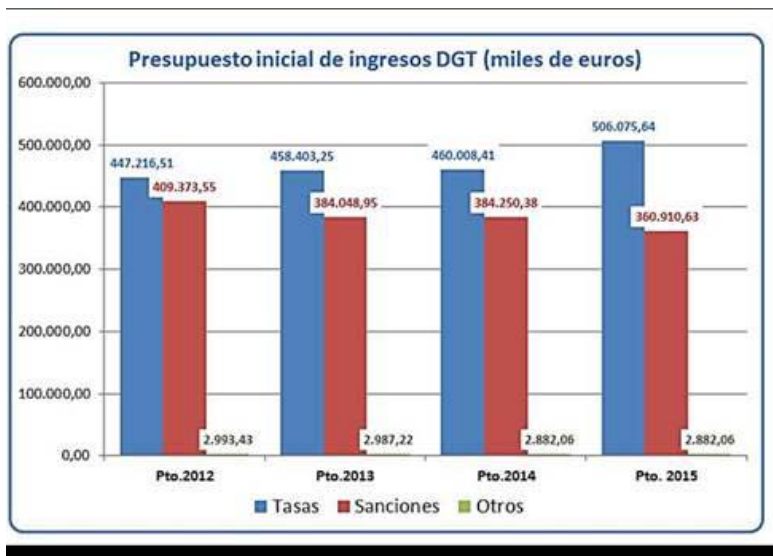
- En 2005 y 2006 se implementó un plan de instalación de una red de radares fijos que en la actualidad cuenta con unos 550 puntos de control.
- También en 2006 entró en vigor el sistema de permiso por puntos.
- En 2008 inició su funcionamiento el Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas (ESTRADA), con la consiguiente mejora en la gestión y control de las denuncias.
- El número máximo de sanciones se emitió en 2009, reduciéndose desde entonces.
- Se observan reducciones en el año 2009 y siguientes.

Por lo tanto, se puede concluir que de ningún modo ha existido aumento del 80% de denuncias durante los años de la crisis.

Por otra parte, En el periodo observado, entre 2000 y 2014, el número de víctimas mortales se ha reducido de 4.241 a 1.131 lo que representa un descenso del 73 %.

El objetivo de la DGT no es el incremento de las denuncias y sanciones, como lo demuestran los siguientes hechos:

- En el presupuesto de este organismo autónomo, estructuralmente se está reduciendo en los últimos años la dependencia de los ingresos derivados de los expedientes sancionadores. Como se muestra en el siguiente gráfico.



- En virtud de la política de transparencia que este organismo preconiza:
- se han hecho públicos los criterios para la gestión de la velocidad.
 - o Entre ellos se ha informado del margen de tolerancia que se aplica en la activación de los radares.
 - o Se ha acometido un plan para el traslado de la vigilancia, tanto de radares fijos como de móviles a las carreteras con mayor peligrosidad, como lo son las vías interurbanas convencionales.
 - o La ubicación de todos y cada uno de estos radares fijos está perfectamente identificada por un panel informativo previo de unos 9 m2.
 - o Se ha anunciado la publicación de los tramos más peligrosos en que se incrementará la vigilancia con radares móviles.
 - o Se responde diligentemente a toda aquella solicitud de información sobre esta materia que se realice vía parlamentaria y en nuestras memorias anuales.

Lamentamos la manipulación política que se está realizando de los datos y argumentos esgrimidos en el mencionado informe y se recuerda que todas y cada una de las denuncias y sanciones se derivan de la comisión de infracciones. **Sin infracción no hay denuncia.**



DENUNCIA, SANCIÓN Y MULTA

Se debe tener en cuenta que los términos denuncia, sanción y multa no corresponden a los mismos conceptos, aunque en ocasiones se les asigne el mismo significado.

Denuncia. Es la forma ordinaria que existe para iniciar un procedimiento sancionador de tráfico, y que se inicia con la actuación de un agente de la autoridad que observa una infracción. Puede notificarse en el acto o no. Junto con las denuncias, en los últimos años van ganando importancia los medios técnicos automáticos para la captación de infracciones como foto-rojo, radares, lectores de matrículas. En estos casos, la denuncia se sustituye por una incoación del procedimiento por parte de la Autoridad competente.

Sanción. Es el resultado de la tramitación en tiempo y forma de la denuncia. Y el reproche social que impone la Ley cuando se ha cometido una infracción de tráfico y se ha seguido el procedimiento legalmente establecido. Desde el año 2009, la única sanción que existe en las infracciones de tráfico es la multa, pues los puntos no son una sanción.

Multa. Coloquialmente, el término "multa" se equipara a la denuncia por la comisión de una infracción de tráfico. Desde un punto de vista más jurídico, la "multa" es la sanción que corresponde por estas infracciones (Art. 76 LSV). Hasta el año 2009, la sanción era multa y suspensión del permiso de conducción, pero ahora la sanción sólo es multa (los puntos no son sanción, aunque tengan efectos punitivos).

--