



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

COMO SE HAN REDUCIDO A LA MITAD LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL PAIS DE GALES (GRAN BRETAÑA)

Un Informe de Catherine Dayre
(magistrada francesa) www.jamanga.com/dayre

UN EJEMPLO A SEGUIR QUE NUESTRA ASOCIACIÓN SUSCRIBE EN
TODOS SUS TERMINOS.

(Traducido y subrayado en rojo por Stop-Accidentes).

JULIO 2001

EL INFORME DE CATHERINE DAYRE

❖ INTRODUCCIÓN

1. Explicar los malos resultados de Francia por el “temperamento latino” no tiene ningún fundamento.
2. Compendio de la organización de la policía y de la justicia “de la carretera” en Gran Bretaña

I –PREVENCIÓN DE LOS COMPORTAMIENTOS PELIGROSOS: UNA PRIORIDAD NACIONAL

1. La represión de comportamientos peligrosos, una prioridad de la Ley
Dos infracciones específicas: dangerous driving y careless driving
2. La prevención del peligro: una prioridad repartida
Un aprendizaje social de la conducta
La integración de la circulación en el urbanismo
La cooperación institucional
3. La disminución de comportamientos peligrosos: obligación para la policía de conseguir resultados
Métodos de trabajo específicos
El reconocimiento de la carretera
Un verdadero atestado para cada accidente

II – SANCIONES EFECTIVAS Y EFICACES PARA LOS CONDUCTORES PELIGROSOS

1. Sanciones adaptadas al peligro creado
Panel comparativo Francia–Gran Bretaña
Las 2 clases de conductores, según los jueces
2. Sanciones efectivas
La multa y su seguimiento
La cancelación del carnet de conducir y la ausencia del “carnet–blanco”
Del tiempo de la anulación al “joy riding”
3. Sanciones alternativas eficaces
Un largo abanico de posibilidades penales
Los programas de reeducación

❖ CONCLUSIÓN

- Una reflexión legislativa
- Medidas concretas de aplicación inmediata

- Medidas más específicas a medio plazo

*Cogí la carretera y conducía
En una caja atravesando la noche
En una máquina de acero
Una máquina de brujo (...)
Ataúd con ruedas
Tumba con motor
Tan rápido como vivo, muero*

Poema de Guy BEART

Condado de Glamorgan, País de Gales, Gran Bretaña:
1.232.000 habitantes: 1999 —> 63 muertos en la carretera.

Departamento de la Loir y Cher, Francia:
314 500 habitantes: 1999 —> **63 muertos** en la carretera.

Cifras que solo suscitan preguntas.

Esto quiere decir que en el Loir-y-Cher tenemos cuatro veces más riesgos de fallecer en un accidente de circulación.

Se trata de cifras extremas, ya que en 1998 el Glamorgan tuvo el porcentaje más bajo de accidentes mortales en Gran Bretaña, mientras en el mismo periodo, el mismo porcentaje de habitante en el Loir-et-Cher era mucho peor que el porcentaje medio de Francia (casi un fallecimiento por 5.000 habitantes por una media francesa de un fallecimiento por 7.058 habitantes).

Pero estas cifras reflejan una constante.

En 1998, 8.437 personas murieron en las carreteras francesas contra 3.581 en Gran Bretaña.

Hace más de treinta años que se muere al menos dos veces más en las calzadas francesas (15.090 muertos en 1970 contra 7.770).

El número de habitantes en los dos países es sin embargo análogo. Con respecto a las matriculaciones, para todas las categorías de vehículos, había 280.000 más en Gran Bretaña el 1º de enero de 1997 (28 796 000 contra 28 516 000).

Tal diferencia (135% de muertos más en las carreteras francesas) plantea solo interrogantes. Y más aún, cuando se tiene en cuenta el hecho de que Gran Bretaña es un país dos veces más pequeño que Francia (253.500 Km2 contra 549.000 Km2) y donde las carreteras están dos veces más congestionadas. Lógicamente dos veces más vehículos sobre una misma superficie debería ocasionar dos veces más muertos. Ahora bien, se produce justo lo contrario .

La mayoría de los accidentes mortales son el resultado de un fallo humano a menudo calificable penalmente.

Por lo tanto hemos decidido estudiar en el mismo lugar, de que manera los poderes públicos británicos (autoridades nacionales y locales, policía, justicia) tratan la delincuencia vial y eso a lo largo de la cadena penal, es decir desde lo legislativo hasta la ejecución de la sanción pasando, entre otros, por los controles de policía, el trabajo del magistrado, y de los servicios de atestados.

A pesar de todo hemos enfocado con cierta prudencia lo que íbamos a descubrir allí. En efecto tanto entre nuestros conocidos franceses como británicos las reacciones eran bastante unánimes: si hay menos accidentes allí, es solo porque los ingleses no conducen

rápido, todo el mundo sabe que los ingleses son mucho más respetuosos de la ley, del orden, mucho más cívicos.

Sin embargo, hemos descubierto durante esta estancia, que estos “a priori” en gran parte son falsos y que **las respuestas se encuentran en una política penal de tratamiento de la delincuencia en carretera.**

Hoy podemos adelantar un descubrimiento: que si los franceses conducen mal y peligrosamente es porque no se les ha educado a no hacerlo.

Una investigación europea muy reciente, llevada a cabo por el Instituto Nacional de Búsqueda sobre los Transportes y la Seguridad (INRETS) acaba de “descubrir” que los franceses tienen una relación muy particular con la Norma.

Explicar la hecatombe francesa con este tópico, que se escucha desde hace treinta años, es plantear el problema al revés.

Los conductores son como los niños: si se castiga de manera anárquica e incoherente, pierden las referencias y ya no saben cuales son las normas que deben ser respetadas.

El comparar los métodos franceses y británicos autoriza a la siguiente conclusión: no es en razón de la relación que tienen los franceses con la Norma, que no se consigue, en Francia, imponer el respeto al Código de la circulación; **es porque no se impone este respeto, que los franceses tienen esta relación tan particular con las normas de circulación, relación que no es nada más que una ausencia de referencias.**

Prueba de ello es que en cualquier otra disciplina, los franceses no son más delincuentes que los ingleses.

Explicar nuestros malos resultados por el famoso “temperamento latino” de los franceses no tiene fundamento.

En primer lugar, es olvidar que Francia también está poblada por bretones, por normandos, por alsacianos con un temperamento mucho más celta o germánico que mediterráneo.

En segundo lugar, debemos recordar que los verdaderos “latinos”, es decir los italianos, tan numerosos como los franceses, tienen menos accidentes mortales (6724 contra 8444 en 1997).

Por fin, los alemanes, de quienes no podemos decir que no les gusta el orden, tienen resultados análogos a los de Francia.

Hay que dejar de buscar las respuestas en los temperamentos respectivos de unos y de otros.

Para tener una visión lo más completa posible del tratamiento de la delincuencia vial, hemos visitado las sucesivas instituciones que tratan la infracción, antes de su comisión y hasta la ejecución de la sanción:

- Crown Prosecution Service
- Barrio General de la Policía
- Crown Court
- Magistrates' Court y Probation Suite.

No obstante, conviene destacar que el encuentro con esas diferentes autoridades, nos ha permitido el acercamiento a todos los otros actores de la seguridad vial: asociaciones, servicios a cargo de las carreteras, administración de la salud pública, lo que nos ha dado una visión aún más global del tema.

DESCRIPCIÓN DE LAS INSTITUCIONES JUDICIALES COMPETENTES EN CASOS DE LAS INFRACCIONES VIALES

Las diligencias de las infracciones viales son competencias de la policía por una parte, y de la Crown Prosecution Service (equivalente de las autoridades judiciales) por otra.

Existen en Gran Bretaña, 43 fuerzas de policía, todas bajo la autoridad de un "Chief constable".

Estos "Chief constable" se reúnen con regularidad al menos una vez al año, en dos Asociaciones de Chief Police Officer, L'ACPO Crime y L'ACPO Traffic.

L'ACPO Traffic esta a su vez dividido en 2 secciones, una relativa a las autopistas y la otra a las represiones y a las tecnologías. Durante esta reuniones se definen políticas penales, objetivos y métodos.

Cada una de las fuerzas policiales dispone de un "traffic departement", a su vez dividido en varios departamentos (autopistas, investigaciones de accidentes).

La policía persigue ella sola gran parte de las infracciones cometidas: exceso de velocidad principalmente, semáforos rojos, pero también conducción con tasas de alcoholemia así como todas las infracciones formales (*Infracciones penales con la simple comprobación de los hechos, sin tomar en cuenta la intención del autor. En Francia: las multas*).

Existe un sistema de multas fijas pero la policía también puede requerir comparecencias ante los tribunales.

Hasta 1985 la policía, mejor dicho los policías, ejecutaban ellos mismo las denuncias, en casi todos los asuntos, con la quiebra del sistema que pueden imaginar como la independencia, la imparcialidad, la coherencia en un plan nacional. Para remediar estos inconvenientes y alinearse con los otros países, principalmente europeos, se ha creado en 1985 el Crown Prosecution Service (CPS).

Este departamento depende del Gobierno y esta bajo la autoridad del Director of Public Prosecutions.

Esta dividido en 43 sectores (tantos como departamentos de policías existen, 4 de ellos en el País de Gales), y cada uno bajo la autoridad de un Chief Crown Prosecutor.

El CPS emplea más o menos 5.400 personas de los cuales al menos 2.100 son jueces y magistrados habilitados para requerir en audiencia, y 3.300 son "caseworkers" (juristas no habilitados salvo excepciones) y personal administrativo. Estas cifras nos hacen soñar, comparadas con los 1.120 fiscales de primera instancia.

El CPS está sometido a un código de conducta escrito desde 1994. El sentido de este código es el siguiente. Una infracción solo debe ser denunciada si responde a un número mínimo de pruebas y ser de interés publico. El código contiene también las pautas deontológicas a las cuales deben someterse los miembros del CPS.

Aunque el Crown Prosecution Service esta siempre representado en la Audiencia para sostener la acusación, en la mayoría de las infracciones viales, es la policía quien toma la decisión de denunciar, el CPS "registra".

El departamento intervendrá para denunciar sólo cuando el asunto es de interés publico o porque la infracción es muy grave (accidentes mortales entre otras cosas) o también para infracciones que no son formales como los delitos de conducción peligrosa o incívica.

Apuntemos también, tratándose de un sistema acusatorio, que el CPS interviene cuando el acusado se declara “no culpable” puesto que se pone en marcha la búsqueda de elementos probatorios de cargo o descargo.

Si bien una de las misiones del CPS es aconsejar a la Policía, entre otras cosas sobre problemas de Derecho, no tiene ninguna autoridad sobre la Policía. No existe la permanencia penal de la autoridad judicial francesa. Pero las 2 instituciones trabajan juntas.

En primera instancia, los juicios de infracciones viales se dividen entre las Magistrates’Court (450 en Gran Bretaña) y las Crown Courts (90)

Las Magistrates’Court juzgan todas las infracciones llamadas *summary triable* (juicios sumarios) es decir delante de uno o varios jueces sin la presencia del tribunal. Tratan principalmente el 95% de los casos.

Hecho bastante único en el mundo, estas jurisdicciones están compuestas por 30.000 (350 en Cardiff) magistrados **no profesionales**, voluntarios, que solo ocupan el puesto unos 20 días al año.

Estos jueces son ciudadanos cuya mayoría no tiene estudios jurídicos y que se escogen solo en función de su honorabilidad y de su interés por la Justicia.

Resuelven una mayoría aplastante de delitos o infracciones cometidas en el país cuyo sistema judicial descansa mayoritariamente sobre ellos.

A diferencia de los magistrados franceses que deben hacer caso omiso de cualquier apreciación personal, los magistrados deben al **contrario juzgar como personas que son**. Veremos en la segunda parte, que esta distinción tiene gran influencia sobre las sentencias en materia de infracciones viales.

Estos jueces están asistidos por oficiales letrados, juristas cualificados. Durante el juicio en realidad es el letrado quien lleva el proceso, dispone del expediente y aconseja a los jueces sobre la ley a aplicar. Las audiencias tienen solo uno o tres jueces

Estas jurisdicciones no pueden condenar a penas superiores a 6 meses de cárcel y 50.000fr. de multa. Si los magistrados deciden que su poder de sancionar es insuficiente se pronuncian sobre la culpabilidad y devuelven el asunto a la Crown Court para que ella decida.

A parte de esta competencia, la Crown court puede juzgar las *indictables offenses* es decir las que deben ser juzgadas por un jurado (se trata de las infracciones más graves: accidentes mortales) o también por las infracciones *triable either way*. Este tribunal es también jurisdicción de apelación de los Magistrates’Courts.

Los Crown Courts se componen de magistrados profesionales, antiguos abogados, nombrados por la Reina.

Al pasar por las diferentes instituciones descritas anteriormente, hemos encontrado el hilo director que nos parece ser la diferencia fundamental del tratamiento penal de las infracciones viales que tiene Francia y Gran Bretaña, y nos explica el éxito de un país y el fracaso del otro.

Efectivamente, parece que nuestra legislación y las instituciones encargadas de crearla o de aplicarla, castigan hechos cuando los británicos **castigan comportamientos.**

Tomar en cuenta el comportamiento objetivo del conductor en Gran Bretaña es la preocupación de todas las autoridades que tienen a su cargo la Seguridad vial.

Se trata de perseguir y castigar (con el fin de evitar la reincidencia) no sólo infracciones a la ley sino infracciones al prójimo. **Es el interés por la víctima, lo que marca la diferencia. Se pone el interés para prevenir y no para intentar arreglar.**

Esta preocupación la volvemos a encontrar primero, en el momento de la prevención de la infracción. Prevención en sentido real de la palabra, es decir, todo lo que se puede hacer para evitar los hechos consumados incluyendo también la represión para llegar al fin: la disuasión.

Esta preocupación se vuelve a encontrar después de cometer una infracción cuando se trata de aplicar sanciones, las cuales nos han parecido efectivas y sobre todo eficaces incluso cuando en Gran Bretaña, disuasión significa a menudo educación.

I - LA PREVENCIÓN DE COMPORTAMIENTOS PELIGROSOS, UNA PRIORIDAD NACIONAL

En Francia, fundamentado con el art. 221-6 del Código Penal, se puede perseguir por homicidio involuntario, causado por el más mínimo error de conducción, por ejemplo hacer una maniobra para evitar un animal.

El derecho penal inglés no conoce ninguna infracción de esta clase, **solo los homicidios precedidos por una falta grave (alcoholemia o conducción excesivamente peligrosa) son penalmente calificables.**

Sin embargo es este sistema jurídico que conoce casi tres veces menos de muertos en las carreteras que las nuestras. En lo que a la ley se refiere, el derecho de la circulación vial británica esta contenido en "Road Traffic Acts*" de 1984, 1988 y 1991 principalmente.

El estudio de esta legislación nos ha permitido poner en evidencia, que si nuestro Código de la circulación (o Código Penal) castiga en función del resultado, **la legislación británica reprime en primer lugar en función del comportamiento.**

A – MEDIDAS REPRESIVAS DE COMPORTAMIENTOS PELIGROSOS, UNA PRIORIDAD DE LA LEY

Al comparar los textos represivos franceses e ingleses en materia de circulación vial, destaca de manera evidente una mayoría de similitudes tratándose de un derecho mayoritariamente internacionalizado.

Sobre todo se da el caso para el conjunto de las infracciones formales tal como los excesos de velocidad, falta de respeto del STOP o semáforos rojos y todas las infracciones relacionadas con el equipamiento del vehículo.

No obstante **la legislación inglesa nos parece querer reprimir mucho más 8/3/a la nuestra, las actitudes peligrosas.**

- a) En Francia, hemos tenido que esperar el Nuevo Código Penal, en 1944, para que se introduzca la represión de la conducta excesivamente peligrosa, por el artículo 223-1 que castiga la puesta en peligro deliberadamente del bien ajeno.

Aunque se trata de una calificación pocas veces contemplada, por ser difícil de reunir todos los elementos materiales que requiere, principalmente la exigencia del riesgo de muerte o de invalidez. Además las condenas previstas (un año de cárcel) parecen excesivamente indulgentes al comparar el comportamiento de muchos de nuestros conciudadanos en las carreteras.

Tenemos que constatar que finalmente este texto no ha aportado mucho en lo que se refiere a la represión de comportamientos irresponsables que vemos cada día en las carreteras francesas.

Existe también el “defecto de dominio” previsto por el artículo R.11-1 párrafo 2 del Código de la circulación y castigado por el artículo R. 232 con una multa de cuarta clase. Pero este texto, que sin embargo podría aplicarse sin condición, en la práctica solo se utiliza cuando el conductor ha causado un accidente, es decir se reprime en realidad este comportamiento únicamente cuando causa un resultado desagradable. **En consecuencia, los conductores con mala suerte van a ser castigados y los que escapan pueden seguir “tan felices”.**

b) El derecho penal inglés contempla dos infracciones específicas destinadas **a castigar los comportamientos peligrosos aún sin causar un accidente.**

La infracción llamada dangerous driving

Prevista por la sección 2 A (1) de la ley de 1988, se trata de la más grave de las dos infracciones que vamos a estudiar ya que es triable either way es decir susceptible de ser juzgado por la Magistrates' Court o por la Crown Court (por un jurado).

Literalmente, el texto prevé que “una persona se considera como conductor peligroso si:

- **la manera de conducir está muy por debajo de lo que se espera de un conductor competente y prudente, y**
- **es evidente que para un conductor competente y prudente este tipo de conducción es peligroso”.**

Esta infracción permite fuera de todo accidente, reprimir diversos comportamientos por ejemplo:

- conducir con vehículos en muy mal estado,
- conducir cuando el estado de salud del conductor es incompatible para conducir un vehículo (diabético en crisis de hipoglucemia, persona bajo la influencia de una droga),
- vehículo sobrecargado o que arrastra un remolque mal enganchado
- velocidad excesiva: por ejemplo, a 180 km./h, en una autopista desierta y con tiempo seco donde la velocidad está limitada a 115km/h, los jueces consideran que un obstáculo puede surgir de improviso en cualquier momento.

Esta calificación se utiliza muy a menudo para reprimir los comportamientos de jóvenes conductores, (lo mismo en Gran Bretaña que en Francia por ejemplo: aceleración brutal en ciudad o también adelantamientos peligrosos.)

Aunque todavía no existe una jurisprudencia definitiva, debido a la novedad de esta tecnología, se utiliza esta misma calificación para los que conducen utilizando el teléfono móvil.

Se puede castigar con una multa, encarcelamiento hasta dos años y anulación de carnet de conducir.

A demás conviene precisar que si el comportamiento cualificado de *dangerous driving* ha causado un fallecimiento, el conductor será entonces denunciado por una infracción específica llamada “*causing death by dangerous driving*”.

La infracción llamada careless driving

Prevista por la sección 3 de la ley de 1988, modificada por la ley de 1991, esta infracción castiga al que conduce un vehículo terrestre a motor, sobre una carretera o un lugar abierto al público “sin el cuidado y la atención necesaria o sin consideración suficiente hacia los otros usuarios”.

La infracción estudiada anteriormente supone que el comportamiento peligroso podía haber tenido consecuencias con heridas físicas o daños materiales, **ahora basta con que la acción haya causado un disgusto. Aquí también se hace referencia al conductor tipo "razonable, prudente y competente"**.

La jurisprudencia es muy completa en la materia. Entre los comportamientos sancionados con esta calificación, se puede anotar:

- el conductor que se ha dormido porque no ha parado a tiempo
- el cambiar de dirección sin medidas de precaución
- el avisar del cambio de dirección y finalmente no ejecutarlo
- el conductor que lee el periódico o besa a su pasajera
- el cruce con luz larga
- el conductor que pisa un charco o moja a los peatones.

Esta infracción es, *summarily triable* solo y se castiga con las penas previstas delante de la Magistrates' Court.

Nos podemos preguntar como se pueden demostrar tales infracciones, ya que no ocurren siempre delante de un policía.

Es necesario saber que el procedimiento penal británico es acusatorio, por consiguiente las pruebas no resultan de un atestado redactado por la policía (lo cual daría fe sin dar lugar a proceso) sino de las declaraciones en audiencia de diferentes testigos. **En Gran Bretaña, la palabra de un policía tiene el mismo valor que la de cualquier ciudadano.**

Por esta razón, los usuarios de la carretera están autorizados y hasta requeridos, para señalar comportamientos peligrosos de los cuales han sido víctimas o han visto.

Si la investigación permite reunir pruebas suficientes de que una maniobra peligrosa ha tenido lugar, su autor será denunciado, aunque un policía no haya visto los hechos.

Hay que saber que tales denuncias son normales en este país donde los ciudadanos están sensibilizados con la seguridad vial desde hace 30 años, se consideran responsables de la seguridad de cada uno y desean el castigo de los malos conductores.

En Francia, si nada prohíbe la denuncia por parte de los particulares, estamos obligados a constatar que, en la práctica, solo unos fiscales, jueces, policías o gendarmes se atreven a arriesgarse, pues ese método está visto como **una denuncia vil**.

Probablemente ocurría en Gran Bretaña hace treinta años. **Pero la importancia que los poderes públicos dan a la seguridad vial ha hecho desaparecer este sentimiento.**

Se trata de pesar dos valores en la balanza moral. Y se pone en evidencia que salvar vidas es el valor más importante.

Todos los actores políticos o sociales de Gran Bretaña están convencidos de esto y se observa a todos los niveles que la prevención de comportamientos peligrosos son prioridad.

B - LA PREVENCIÓN DEL PELIGRO, UNA PRIORIDAD COMPARTIDA

¿Quién no ha oído hablar de las campañas publicitarias inglesas sobre la seguridad vial? Aquí, no hay un famoso realizador filmando una chica joven contando su drama en un sugerente claroscuro.

Los telespectadores británicos están acostumbrados a otra cosa: sangre, cuerpos despedazados o desmembrados, coches calcinados. En cuanto a los que cuentan sus pesadillas los vemos en sus propios ambientes, (la habitación del pequeño que han matado por ejemplo) o ellos mismos prestan un vídeo del niño cantando en el columpio.

Para muchos franceses, estas campañas publicitarias son un ejemplo de la manera de tratar la seguridad vial en Gran Bretaña y muchos piensan que es la única explicación del éxito de nuestros vecinos británicos.

Estas campañas representan poco al lado de las acciones del Gobierno para proteger la vida de todos. **La sensibilización sobre la seguridad vial empieza desde el colegio y sigue cuando uno aprende a conducir.**

a) En Francia, nadie puede negar que si se enseña a los aspirantes al carnet a manejar un vehículo, a conocer un cierto número de señales, tenemos que reconocer que no se enseña a ser conductores responsables. Nunca o en muy pocas ocasiones, durante el aprendizaje teórico o práctico de la conducción, se tratan temas tales como la no-agresividad o el respeto a los demás usuarios. **¡Algunos jóvenes sacan el carnet de conducir ignorando para que sirve un seguro!**

En Francia, los alumnos solo disponen de un manual, en general el muy académico Código ROUSSEAU. En veinte minutos máximo, van a demostrar a un inspector que pueden ir por las carreteras.

En Gran Bretaña, el mismo alumno tiene tres manuales (uno teórico, uno práctico y un libro de exámenes). Cuando va a examinarse el inspector necesitara por lo menos tres cuartos de hora para juzgar sus capacidades.

Y el contenido tanto de los manuales como del examen se orienta fundamentalmente hacia el comportamiento del conductor.

Por ejemplo en el manual teórico, de 191 paginas, 45 tratan de compartir carreteras, de los factores de riesgos, de los escenarios de accidentes más frecuentes.

En el manual práctico de 190 páginas, 36 tratan:

- del respeto a los peatones
- de cómo conducir por la noche
- de como anticipar y prestar atención
- y lo que nos parece más importante: **como comportarse después del examen de conducir.**

Apuntemos también, que, desde el 1 de Junio de 1997, si durante los 2 primeros años, un conductor acumula seis puntos de penalidad, se le quita el carnet y debe volver a examinarse.

b) El interés de la sociedad por la seguridad vial es tal que a partir de ahora no se construye una carretera, un núcleo o una escuela sin que se considere. Tuvimos la oportunidad de visitar una parcela en construcción y nuestros anfitriones (en este caso la policía) nos han explicado que el primer trabajo del arquitecto es el de dibujar la carretera que debe ser estrecha y sinuosa, al fin de reducir la velocidad, con estrechamientos, permitiendo solo el paso de un coche a la vez, y con numerosos desaceleradores (badenes) que se llaman poéticamente sleeping policemen, pistas para ciclistas, túneles para peatones. Solo después, se decide la ubicación de las casas.

De la misma manera, cada centro escolar nuevo se construye con un aparcamiento lo suficientemente amplio para que los padres puedan aparcar, evitando los estacionamientos en doble fila y los niños que andan por la calzada.

Pero todo esto se hace de manera muy diplomática. Cuando una zona se revela peligrosa, se empieza por instalar desaceleradores o cámaras a proximidad de los lugares frecuentados por los alumnos: se sabe que nadie se atreverá a decir nada.

Después, los habitantes se acostumbran, y poco a poco las medidas de disminución de velocidad se imponen un poco por todas partes.

Existe también los *traffic calming scheme* que consisten en interrogar, mediante una postal prepagada, a todos los residentes de una zona sobre la seguridad vial del barrio.

Se analizan las respuestas y si permiten descubrir un punto peligroso, o una configuración equivocada de la carretera, se adoptan las medidas pertinentes.

c) Pero el apogeo de la cooperación interinstitucional sobre la seguridad vial, es la acción puesta en marcha en el "South Wales" desde del 1 de Abril 2000 y titulado South Wales's Speed Reduction Partnership (Partenariat para la reducción de la velocidad en Galles del Sur.) Le South Wales fue seleccionado, con siete otras regiones, para participar de estos programas pilotos llamados *National Camera Funding Trial*.

Esta cooperación reúne las siguientes instituciones: Asamblea Nacional Galesa, consejos de los siete distritos implicados, Magistrates' Courts, policía, Crown Prosecution Service y Seguridad Social.

Se trata de un programa que va a durar dos años cuyo objetivo es el de reducir la velocidad y el número de accidentes instalando cámaras de video y cámaras fotograficas en los lugares peligrosos.

La acción puesta en marcha es la siguiente: todas las instituciones participan en la compra y en el mantenimiento de las cámaras destinadas a fotografiar a los vehículos que no respetan los límites de velocidad. Lógicamente el número de infracciones descubiertas va a aumentar. Seguidamente habrá más multas y el dinero va a ser utilizado para la compra y el mantenimiento de más cámaras: el beneficio de la delincuencia en carretera se destina exclusivamente a la lucha en contra de la delincuencia.

Pero no solo se considera el beneficio de las multas. Una reducción de la velocidad va en toda lógica llevar a una reducción de los accidentes: la Seguridad Social ha hecho las cuentas y aceptó invertir en el programa lo que va a ahorrar gracias a la reducción de accidentes.

Ni que decir tiene que nos ha impresionado muchísimo este programa, que parece acercarse a la perfección en materia de lucha contra de la inseguridad vial.

Aunque pasar dos días con la policía galesa también despierta una fuerte impresión.

C - LA DISMINUCIÓN DE LOS COMPORTAMIENTOS PELIGROSOS: UNA OBLIGACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA POLICÍA

Hemos descubierto servidores del Estado muy motivados, verdaderos expertos cuyo único objetivo, un *verdadero credo*, es reducir el número de fallecimientos en las carreteras.

Hacen todo para conseguirlo y lo consiguen.

Hay en el South Wales, 3000 policías y todos, pueden estar movilizados permanentemente en contra de la inseguridad vial.

La policía galesa tiene la obligación de "ofrecer un entorno en el cual cada individuo puede usar las carreteras con confianza, sin muertes, heridos, daños materiales o miedos". (Road Policing Strategy 2000). *Se debe alcanzar este objetivo con la represión, la educación, la tecnología y el ejemplo*, lo que implica:

- la reducción programada del número de accidentes graves o mortales,
- la represión de todas las infracciones viales.

a) Para alcanzar este objetivo, se utilizan métodos muy diferentes. Para alcanzar el objetivo señalado más arriba, lo que obliga a conseguir resultados, los policías no pueden perder tiempo con controles que no repercutiran en el número de accidentes graves. Igual que los policías franceses no pueden estar en todas partes al mismo tiempo. Deben entonces marcar el objetivo sobre los comportamientos que realmente pueden disminuir.

A partir de ahí, señalar infracciones no solo constituye un objetivo, sino un medio que debe ser utilizado con método.

En Gran Bretaña, por lo menos en el South Wales, no se encuentran ni radares ni policías esperando a la entrada de los pueblos. Los policías están en otro lugar.

Los policías, y la tecnología que utilizan, se sitúan únicamente en los lugares peligrosos es decir donde la configuración de la carretera es peligrosa, donde se sabe que cometer infracciones es peligroso.

El servicio donde hemos estado dispone de la siguiente infraestructura:

- ocho cámaras láser de las cuales cinco están en servicio cada día. Esas cámaras, de un coste unitario de 20.000 francos, se sitúan en lugares peligrosos donde se suelen cometer a menudo exceso de velocidad, filman todos los vehículos que pasan delante del objetivo, la velocidad se mide por un sistema láser. A continuación, la cinta vídeo se manda a Cardiff, donde el servicio de multas va a denunciar a cada infractor.
- ocho cámaras vídeo en vehículos señalizados y cuatro en vehículos banalizados.

Estos vehículos circulan tanto de día como noche. Hay por lo menos siempre cuatro circulando.

Un sistema de vídeo filma el vehículo seguido y un ordenador mide la velocidad calculando la distancia con el coche de policía. Cada sistema de vídeo cuesta más o menos 80.000 francos. El vehículo de la policía esta ocupado por dos policías en uniforme.

En cuanto a los vehículos banalizados, nos han indicado que tanto el modelo como el color, se eligen para evitar su localización. Por ejemplo la policía de South Wales usa unos Volvos blancos para sus vehículos señalizados y Peugeots 406 verdes o azul marino metalizados para los coches banalizados.

Hemos acompañado a los policías durante los controles en un vehículo banalizado y después en un vehículo señalizado.

En una distancia de 40 km. de autopista y en 25 minutos, han parado a tres o cuatro infractores gracias al vehículo banalizado, ninguno con el vehículo señalizado. No necesita comentarios. Demuestra que los conductores ingleses son tan indisciplinados como los franceses.

Nos parece importante destacar que al levantar acta al conductor, **se le propone enseguida ver la grabación vídeo** de su infracción, lo que representa un interés educativo evidente.

Todos estos aparatos pueden parecer muy caros. Pero 1.440.000 francos, es apenas el coste social de un único accidente mortal...

La autopista que cruza, de Cardiff a Swansea, el Glamorgan (56 miles) esta además controlada, durante las veinticuatro horas, por veintiocho cámaras de video, o sea una cada cuatro millas (más o menos seis kilómetros) en cada sentido.

En la sede de la policía de Bridgend, dos oficiales de policía están encargados de vigilar los monitores lo que les permite ver en directo cualquiera de las veinte zonas filmadas.

Desde Bridgend se puede modificar el eje de una cámara o también ampliar la visión que se tiene de un punto en particular.

Conviene añadir a estas infraestructuras todas las cámaras video y fotograficas repartidas en los lugares peligrosos, en aglomeraciones o fuera de ellas. Solo para la ciudad de Bridgend (150.000 habitantes) existen 29 cámaras fijas para fotografiar los vehículos que no respetan los limites de velocidad, y 17 situadas en los semáforos.

Apuntamos finalmente, que se utilizan poco los radares, los policías nos han explicado que movilizaban a demasiados hombres en un lugar donde la configuración de la carretera debe permitir parar los vehículos, es decir un lugar no peligroso, y por lo tanto inútil de controlar.

La policía galesa esta autorizada a hacer inversiones solo bajo las siguientes condiciones:

- que en una acción precedente se ha conseguido reducir los accidentes,
- que todas estas cámaras se utilizan exclusivamente en lugares peligrosos

Pero no todo es tecnología. También hay que movilizar las tropas.

Por esta razón, cada dieciocho meses se reciclan para mantener su nivel de competencia.

Además, a cada mes de el año se le asigna un doble objetivo de reducción de la delincuencia y de reducción de los accidentes. Por ejemplo en el mes de Enero 2000 cada policía debía orientar su acción:

- para reducir la delincuencia: de los conductores que conducían aunque tuvieran el carnet anulado
- para reducir los accidentes: con velocidad excesiva.

Los objetivos fijados están en función de la estación: por ejemplo las luces en el mes de Febrero, las caravanas en verano.

Esas tropas deben también **tener imaginación** para vencer comportamientos que la ley aún no ha definido todavía como la conducción bajo los efectos de estupefacientes. Las autoridades inglesas, están como las autoridades francesas, enfrentadas a la inexistencia de un test universal en la materia.

Pero tienen una ventaja: la conducción bajo el efecto de la droga es considerado como infracción de *dangerous driving*.

Se ha establecido un panel de sustancias más frecuentes: cannabis, mezclas con opio, excitantes, alcohol, medicamentos, alucinógena y inhalantes, indicando los síntomas que provocan cuando se toman.

Si la persona que ha cometido una infracción vial reúne los síntomas de una de las categorías, entonces es posible hacerle un test bien definido. Si este test da positivo, se añadirá a la multa un delito de conducción peligrosa.

b) Pero el trabajo de los policías no termina con la represión. Tienen también una importante misión de reconocimiento de las zonas donde las configuraciones de la carretera son peligrosas.

Son ellos, policía de base, que andan cada día por las carreteras que conocen perfectamente, los que avisan a las autoridades locales de los cambios indispensables a la seguridad de todos.

Son también ellos quiénes pueden parar obras, si las estiman peligrosas.

Además ninguna obra se puede empezar sobre la vía pública sin que la policía este informada.

c) Cuando, desgraciadamente, todas las acciones emprendidas no consiguen evitar el accidente grave o mortal, la policía tiene entonces una función primordial de investigación.

Esas investigaciones tienen el principio director siguiente, determinado por el ACPO Traffic en 1995:

“el policía debe llevar una investigación imparcial y minuciosa, usando todas las pruebas disponibles para determinar lo que paso en vez de conformarse en dirigir sus esfuerzos hacia la obtención de una condena”. El objetivo es comprender lo que paso...para que no se vuelva a producir.

Cada accidente grave o mortal da lugar a la redacción de un informe cuyo contenido es muy distinto al que aparece en nuestros atestados franceses. A partir de la cuarta página de este informe, que contiene más o menos quince (exceptuando plano, fotos y audición) el policía redactor debe especificar si la configuración de la carretera necesita un cambio. Si es necesario se redacta otro informe y se transmite a las autoridades locales. Si estas no reaccionan, **la responsabilidad de dichas autoridades podría ser cuestionada si otro accidente ocurriese**. Nosotros tenemos, por ejemplo, entre manos un informe de 27 páginas, redactado por un policía de base (*police constable*), sobre el peligro de una porción de carretera (un kilómetro) en la cual seis accidentes mortales han ocurrido en siete años.

Cada accidente mortal da lugar a una reunión de concertación (policía, autoridades encargadas de las carreteras).

En cuanto a las investigaciones sobre el accidente, están dirigidas por policías que son verdaderos expertos para quienes nada es flagrante, todo se cuestiona. Utilizan, entre otras cosas, programas muy precisos para determinar la velocidad de los vehículos en el momento del choque, la trayectoria seguida, el papel que ha tenido la carrocería, revestimiento de la calzada, eventuales intemperies.

Para estos policías, nunca nada es evidente. Y para ilustrar la precisión de ese trabajo, vamos a relatar las palabras intercambiadas con uno de ellos a quien preguntábamos si estas investigaciones tan detalladas también se hacían cuando el accidente tenía una causa tan clara, tal como el no respetar un semáforo rojo. En resumidas cuentas, este policía nos contestó: ciertamente, porque **si alguien se ha saltado el semáforo tiene que haber una razón. Tendría un malestar, estaría distraído por alguna cosa, etc... y por encima de todo ¿han funcionado bien los semáforos?**

Hemos querido terminar esta primera parte con palabras que ilustran lo que hemos descubierto en todos nuestros interlocutores, sin depender de la institución de la cual proceden: una autocrítica permanente. Porque es lógico, **solo si nos cuestionamos y buscamos respuestas, una dinámica se pondrá en marcha**.

Fueron mencionadas anteriormente las numerosas cámaras diseminadas aquí y allá (en los lugares peligrosos únicamente) para multar a los infractores. Pero hay que añadir que estas instalaciones están siempre señalizadas con múltiples paneles indicadores. Y si se sancionado un conductor es porque él verdaderamente lo quiso. Este método es muy diferente del que consiste en castigar al conductor que acelera saliendo por la noche de un pueblo desierto; después de haberse cruzado con innumerables malos conductores nunca perseguidos, solo puede tener un sentimiento de injusticia bien comprensible.

En Gran Bretaña se responsabiliza al conductor advirtiéndole de los riesgos que toma contradiciendo la ley.

En Francia, quitamos completamente la responsabilidad al conductor, tratándolo como un niño pequeño cogido con las manos en la masa. Una responsabilidad que se persigue con la sanción.

Se confirman estas constantes cuando se estudia las penas aplicadas en La practica. Constatamos que:

- por las infracciones formales (equivalente de las multas), las sanciones tienden hacia el mínimo previsto por la ley,
- por las infracciones que realmente pone en peligro a los demás, las sanciones tienden hacia el máximo previsto por la ley.

Ejemplos observados en las audiencias de la Magistrates' Court de Cardiff

M. B.

22 años conducción sin cuidado o atención
defecto de carnet de conducir
defecto de seguro
control técnico inexistente

durante 6 meses prohibido solicitar un carnet de conducir

En Francia este joven conductor estaría hundido bajo las multas (jamás pagadas por insolvente) pero no habría sido castigado por su comportamiento peligroso.

M.K.

23 años defecto de carnet de conducir
defecto de seguro
alcoholemia de 0,49 mg

1.500 francos de multa

durante 1 año prohibido solicitar un carnet de conducir

En Francia tal alcoholemia se vería castigada con la prohibición de solicitar un carnet durante 3 a 5 meses.

M. W.

Defecto de seguro
Alcoholemia de 1,06 mg

3 años de anulación de carnet de conducir

En Francia la sanción pronunciada por tal alcoholemia es más o menos de un año de suspensión de carnet de conducir.

M.B.

21 años conducción peligrosa
defecto de seguro
defecto de carnet de conducir
reincidencia múltiple

6 meses de cárcel

1 año de interdicción de solicitar un carnet de conducir

En Francia este conductor, no titular de un carnet de conducir, se habría hundido bajo las multas (jamás pagadas) pero no habría sido castigado por su comportamiento peligroso.

M.E.

no-observación de un semáforo rojo
600 francos de multa.

En Francia, este señor tendría probablemente una multa de una suma superior y una suspensión del carnet de conducir más o menos de 10 días y eso sin depender del peligro causado.

En Gran Bretaña, si la infracción cometida por M. F... hubiera causado un peligro también habría sido castigado por eso.

c) De la observación de las sanciones tanto teóricas como efectivas en la práctica británica, sobresale el principio de represión siguiente:

Los jueces distinguen dos categorías de conductores:

- los que, por una razón cualquiera (inatención, prisa), deciden en un instante o un lugar dado no respetar la ley, sin poner realmente a los demás en peligro.

Es, por ejemplo, el caso de exceso de velocidad moderada en una carretera derecha, seca y libre, o de un conductor que salta un semáforo a 20 km./hora porque busca su camino.

Estos conductores reciben **una sanción adaptada a un peligro limitado**.

Se tratara generalmente de una multa, muy a menudo inferior a la jurisprudencia de los Tribunales de Policía francés, la anulación del carnet siendo muy excepcional,

- los que por una razón cualquiera, deciden, en un lugar y un momento dado no respetar la ley, pero que causan un disgusto a los demás usuarios de la carretera o exponiéndoles a un peligro (ellos mismos o a sus bienes)

Estos conductores reciben una sanción ejemplar destinada a evitar la reincidencia. La sanción responde al objetivo de apartarlos de la carretera por una temporada significativa, temporada que va a ser utilizada, si aún es posible, a reeducarlos para hacer de ellos conductores prudentes.

Se puede encontrar una explicación a esta política represiva en el hecho que la gran mayoría de las infracciones en carretera se juzgan no por jueces profesionales, sino por los magistrates, ciudadanos honorables pero normales.

Desde siempre, Gran Bretaña quiso confiar la justicia cotidiana a los que viven lo cotidiano, para que juzguen con todo conocimiento de causa. Se les aconseja a estos jueces juzgar no como dioses inaccesibles pero como el hombre o la mujer que son. Hay que saber que en Gran Bretaña un habitante de cada 2000 es un Magistrate. En Francia un habitante de cada 13.000 es un juez.

Podemos ilustrar estas palabras con un pequeño incidente al cual hemos asistido en la Magistrates' Court de Cardiff. Juzgando un exceso de velocidad, el juez ha indicado al representante del CPS que creía, que en este lugar, el límite de velocidad era superior al que estaba mencionado por los policías en el atestado. Pidió al oficial controlarlo esta misma tarde.

Mientras nos extrañábamos de que pudiera referirse de esta manera a sus conocimientos personales, tanto ella como sus asesores, el pasante, el ujier y el oficial, dijeron que precisamente en razón de sus conocimientos de la estructura local, se determinaba el sistema de los Magistrates.

Todos nuestros interlocutores se sorprendieron al saber que en Francia, el juez no puede ir en contra de las afirmaciones de un policía. Sin lugar a dudas, se sigue hablando del tema en la Magistrates' Court de Cardiff.

Es una política penal que incide sobre un comportamiento responsable, en vez de:

- sancionar con más severidad al conductor que cruza una línea blanca continua para adelantar un tractor; cuando al contrario un pequeño Citroën AX o Renault Clio cruza una línea discontinua (en principio autorizando solo el adelantamiento de los vehículos lentos) para adelantar un auto que "solo circula a 80 km./hora",
- sancionar de la misma manera al conductor (a menudo un viajante que recorre 60000 km./año) que cruza de noche a 80 km./hora un pueblo desierto, y el que a los dieciocho años y medio, en pleno centro de la ciudad, de día, decide acelerar brutalmente para enseñar a sus compatriotas que tiene un coche potente (en general un 205 GTI o un Renault 21 "trapicheado"!).

II - SANCIONES EFECTIVAS Y EFICACES PARA LOS CONDUCTORES PELIGROSOS

A pesar de todas estas medidas descritas, se comete una infracción que engendra o no un accidente, aparece el problema de la sanción, porque los ingleses como los franceses se han dado cuenta, que en esta materia, la cárcel no era la solución.

Hemos descubierto que la sanción penal en Gran Bretaña tiene una doble cara, a la vez de represión, muy severa, pero también de educación o reeducación.

El sentimiento general es que los jueces buscan realmente cual es la sanción adaptada a tales personas para que estos no repitan tal infracción.

No hay en Gran Bretaña sanción de “principio” como el encarcelamiento o multas en suspenso - **Toda pena debe ser realmente sentida por el condenado.**

A – Sanciones adaptadas al peligro creado

Las sanciones teóricas previstas por la ley son en general mucho más severas que en Francia.

CUADRO COMPARATIVO DE LAS SANCIONES PREVISTAS PARA ALGUNAS INFRACCIONES

FRANCIA	GRAN BRETAÑA
Defecto de seguro 10.000 frs de multa 3 años de suspensión de carnet de conducir	50.000 frs de multa Anulación de carnet de conducir Sin limite fijado
Frenos, ruedas, luces defectuosas 3.000 frs de multa	25.000 frs de multa
No respeto de un semáforo rojo 5.000 frs de multa	50.000 frs de multa Suspensión del carnet de conducir
Sin cinturón de seguridad 1.000 frs de multa	5.000 frs de multa
Conducción sin cuidado, atención o consideración No existe	25.000 frs de multa Anulación del carnet de conducir Sin limite fijado
Conducción peligrosa No existe (1)	Multa ilimitada 2 años de cárcel Anulación de carnet de conducir Sin limite fijado.
Conducción en estado alcohólico 30.000 frs de multa 2 años de cárcel	25.000 frs de multa 3 años de cárcel Anulación Del carnet de conducir Sin limite fijado
Infracción del peso, numero de pasajeros, solidez de los coches públicos (autobús) Perseguido bajo la calificación de conducción peligrosa.	

No se ha tenido en cuenta las sanciones que quitan puntos (penalty points) demasiado diferente entre los dos países.

Conviene precisar que en Gran Bretaña el Tribunal puede añadir a las condenas previstas una anulación del carnet de conducir.

A la vista de este cuadro de condenas teóricas, sobresalen dos constantes:

- **se castiga mucho más severamente las infracciones de comportamiento peligroso,**
- **se da importancia no al encarcelamiento, sino a la interdicción de conducir.**

(1) Es cierto que desde 1994, Francia conoce el delito de puesta en peligro del prójimo, pero la infracción no corresponde en nada en sus elementos constitutivos, a la de “dangerous driving”.

B – Sanciones efectivas

No evocaremos la pena de cárcel cuyo único interés, es el de apartar un conductor de la carretera. Es una sanción destinada mucho más a la sociedad que al individuo, que de todas las maneras algún día deberá reunirse con los ciudadanos.

Las sanciones efectivas son las de la multa, de la anulación del carnet de conducir y de la puesta en examen.

1. **Las multas**, en Francia las cobra el Tesoro Público: para el conductor, **es más un impuesto suplementario pagado al Estado** que una sanción penal.

Además, las categorías sociales que viven solo de prestaciones así como los jóvenes de menos de 25 años sin ingresos, escapan al pago de la multa en virtud de las reglas de inembargabilidad de ciertos recursos.

Lo que es muy injusto porque estas categorías de ciudadanos cometen, al menos tantas infracciones como los demás,.

En cuanto a la prisión por deudas, casi no se ejecuta.

En definitiva se llega a la situación siguiente:

- una buena parte de los atestados con multas “se pierden” entre la comisaría de policía y la gendarmería y hacienda... el Ministro de Transportes lo ha denunciado específicamente
- una buena parte de las multas pronunciadas por los tribunales no se cobra nunca.

En Gran Bretaña la situación es muy diferente: la Magistrates' Court que las sentencia administra las multas. El infractor paga su deuda al tribunal que lo ha condenado, lo que, psicológicamente puede aparecer más coherente.

Pero sobre todo, en virtud de Magistrate's Court Act de 1980, los jueces tienen la posibilidad de proponer (y de imponer al prevenido) un pago escalonado de la multa, hasta un mínimo de 30 francos a la semana.

Cada Tribunal dispone de un servicio informatizado que administra día a día un expediente para cada condenado.

Además hay audiencias especializadas en materia de ejecución de la condena por multa en las cuales el juez:

- acepta o modifica un escalonamiento,
- puede cancelar todo o parte de la multa
- pronuncia penas cortas de detenciones para los condenados que acumulan multas sin pagar.

De esa manera se ve que la condena por multa, en Gran Bretaña, **se adapta a los ingresos del condenado** (los jueces deben seguir el principio según el cual cada uno paga según su poder económico) y en consecuencia se ejecuta de verdad.

2. Evocamos las largas condenas de supresión del carnet de conducir que practican los tribunales ingleses.

Hay que saber que, por una alcoholemia media de más o menos 1,30 gramos de alcohol por litro de sangre, son directivas de "*Lord Chancellor's Department*" se prevén que la sanción sea más o menos de **3 años de supresión de carnet de conducir**.

Hemos podido observar la Crown Court, deliberando en apelación, confirmar tal pena a un conductor delincuente primario, perfectamente insertado en la sociedad y que no había hecho nada más que desplazar su vehículo en un aparcamiento.

Este conductor, empleado en un concesionario de coches no pudo obtener la reducción de su condena y aún menos una disponibilidad de aplazamiento, esta posibilidad no existe en Gran Bretaña.

Tal disposición es de todas las maneras jurídicamente imposible ya que el carnet se anula. (la suspensión no existe).

Nuestros interlocutores galeses se sorprendieron al enterarse que en Francia, a pesar de una suspensión del carnet de conducir, se puede autorizar a conducir.

Al comparar los resultados franceses e ingleses, nos incita a recomendar el abandono de la práctica del “carnet blanco (con prórroga)” que una mayoría de condenados reclama como un “derecho”.

En efecto, considerando la relación de los franceses con la ley de seguridad vial, es decir con una total falta de referencias, este proceso solo añade confusión.

Y una gran mayoría tiene finalmente el sentimiento de no recibir castigo y peor aún cuando a este castigo se añade un encarcelamiento con prórroga y una multa, no cobrada por insolvente.

Si una parte de los conductores en estado alcohólemia es sensible a lo que se dice en la audiencia y no reincidirá, a pesar de una sanción muy simbólica, no ocurre igual para otra categoría, tocada por un nivel de comprensión muy limitada, o comportamientos de alcoholismo, los dos acumulándose a menudo.

Para estos, la práctica de los “carnets blancos” lleva sencillamente a exponer a los demás a un peligro:

- bien porque van a conducir durante un periodo autorizado pero con un porcentaje de alcohol excesivo,
- bien porque han bebido, al salir del trabajo por ejemplo, y ya no tienen la conciencia necesaria para no coger el vehículo para irse a su casa.

Tenemos un ejemplo reciente. Durante una audiencia en el mes de abril, hemos acordado a un conductor, artesano, un arreglo para permitirle seguir con su actividad profesional. A principios de mayo, (felizmente implicado el solo) fuera del horario autorizado, fue víctima de un gravísimo accidente. **Es engañarse el creer que una cierta categoría de conductores es accesible a este matiz que representa la condena de suspensión del carnet de conducir con prórroga.**

También sería injusto castigar más severamente a los que padecen la miseria sociocultural o la enfermedad alcohólica, si se quiere de todas las maneras proteger a los usuarios de la carretera, nos **parece más justo suprimir definitivamente la prórroga del carnet de conducir.** Los otros, los que tienen medios intelectuales para asumir tal pena, siempre encontrarán la manera de eludirla.

Con todo conocimiento de causa, conviene reflexionar sobre la siguiente pregunta. **¿Que es más importante: evitarle a alguien una pérdida (a menudo muy hipotética) de empleo o evitar la muerte de sus futuras víctimas?**

a) Al contrario, no recomendamos un alargamiento tan significativo de las condenas de suspensión o cancelación del carnet de conducir (à partir del momento en que se suprime la prórroga).

Hemos podido observar en Gran Bretaña, que **estas largas sanciones han sido perversas, ya que incitan a muchos conductores a conducir a pesar de la anulación del carnet.** Esta infracción no toca a los conductores que trabajan, sino a los jóvenes.

Parece que Gran Bretaña conoce, aun más que Francia, el problema crucial de la relación de los jóvenes con el automóvil. Un gran número de los que tienen dificultades socioculturales van a cometer una infracción llamada corrientemente "joy riding" y que consiste en, sin ser titular de un carnet de conducir, a menudo bajo el efecto del alcohol, roban un coche y lo conducen, en general de manera peligrosa, para finalmente abandonarlo deteriorado.

Por un cúmulo de interdicciones sucesivas para obtener un carnet de conducir, estos adolescentes se encuentran a los 18 años sin esperanza de poder conducir legalmente antes de los 23 o 24 años. Como todos los jóvenes, tienen una relación muy particular con el tiempo. Entonces no pueden dominar la frustración y las impulsiones, y reinciden, encontrándose entonces en una espiral de delincuencia que les conducen derecho a la cárcel.

No aconsejamos inspirarse del modelo británico en este punto. Señalamos que los jueces ingleses disponen de un arsenal de sanciones alternativas permitiendo la reinserción de los jóvenes malos conductores y de reeducar a los otros.

C - Sanciones alternativas eficaces

Comparando con Gran Bretaña, el abanico de penas alternativas francesas aparece limitado.

Cuando queremos evitar el encarcelamiento nuestra elección se limita a las sanciones siguientes:

- encarcelamiento con prórroga,
- encarcelamiento con prórroga y puesto en examen,
- Trabajo de Interés General,
- Encarcelamiento con prórroga y obligación de cumplir un Trabajo de Interés General.

Entre estas sanciones, es incontestable, que solo el Trabajo de Interés General, puede tener un efecto positivo real en algunos conductores, en general jóvenes en paro.

Las otras sanciones no son más que un deseo piadoso, porque, en lo que concierne la puesta en examen, por falta de medios, su objetivo educativo no puede ser alcanzado.

Es completamente diferente en Gran Bretaña donde, no solo los jueces privilegian las sanciones con sentido de la responsabilidad y de la reeducación, sino también a los servicios encargados de ejecutar estas sanciones que disponen de los medios necesarios para alcanzar su objetivo. El principio de represión de las infracciones viales en Gran Bretaña se orienta hacia un castigo que **debe a la vez proteger la sociedad (de ahí la anulación significativa del carnet de conducir) pero también reeducar al delincuente.**

Para cumplir este objetivo, los jueces disponen de un arsenal represivo enumerado y explicado más abajo.

Suspended sentence

Se trata del encarcelamiento con prórroga que se aplica pocas veces en Gran Bretaña,.

Los jueces deben respetar el siguiente principio: la pena de encarcelamiento debe ser infligida solo **en caso de que "la infracción es tan grave que ninguna otra sanción es legítima"**. Por consiguiente nos parece lógico que el encarcelamiento con prórroga es sencillamente contradictorio.

Conditionnal discharge

Con esta sanción, el juez avisa al condenado que si no reincide durante cierto tiempo (en general entre 6 y 18 meses) no será sancionado. En caso de reincidencia, le será aplicado una sentencia por dos infracciones.

Absolute discharge

Se trata de una simple amonestación

Community service order

Se trata del trabajo de interés general de 40 a 240 horas.

Como en nuestro país, se utiliza bastante a menudo para jóvenes delincuentes.

Extended test

Con esta sanción, el juez obliga al condenado a una anulación del carnet de conducir que tendrá que volver a pasar, no el examen tradicional, **pero un examen profundizado, que dura hora y media y se centra sobre el comportamiento del conductor.**

Probation order

Literalmente "orden de puesta en examen". A la diferencia del derecho penal francés, esta sanción no es una modalidad de encarcelamiento con prórroga.

La puesta en examen dura de seis meses a tres años, y su diferencia principal con la prórroga con puesta en examen francés es que se trata de una pena que se vuelve efectiva.

En Francia, a un condenado (por ejemplo un conductor en estado alcohólico) se le obliga a lo siguiente:

- no cometer otras infracciones,
- deferir la cita fijada por el Juez de Aplicación de las Penas
- encontrarse con su delegado a la probación (máximo cada dos meses),
- ver al menos una vez un médico, no frecuentar los bares

Durante los tres primeros meses de la puesta en examen el condenado inglés debe encontrarse con su "probation officer" (delegado a la probación) todas las semanas. Después la frecuencia de las entrevistas es de dos veces por mes.

Pero **además se le obliga a seguir PROGRAMÁS DE REEDUCACIÓN**. Estos programas utilizan técnicas de terapia de grupo, juegos de rol, cuestionario sobre uno mismo, su propia conducta (a menudo con respuestas sorprendentes), videos.

A Cardiff, existen tres, cada uno dirigido según el tipo de delincuente vial.

Le **Road Safety Awareness Course** es un programa que se extiende a lo largo de 10 semanas, una hora a cada vez. Su objetivo es permitir a los conductores que no son titulares de un carnet de conducir (porque no han pasado el examen o porque el carnet suyo ha sido anulado) llegar a ser unos conductores prudentes.

En el transcurso de la sesión, se tratan temas como el código de la circulación, el cuidado del vehículo, la manera de conducir, las causas de los accidentes, el problema de personas vulnerables (ciclistas, peatones).

La **Disqualified Driver's Programme** se dirige a los conductores condenados por conducción en estado alcohólico, o conducción sin carnet de conducir (por anulación). Se extiende a lo largo de 8 semanas, cada sesión dura hora y media.

El objetivo es confrontar a los condenados, con la realidad de la conducción peligrosa, con las consecuencias posibles de sus actos, reduciendo el riesgo para sus posibles víctimas.

Se trata de un programa muy visual se utilizan videos fuertes de accidentes o con demostraciones del trabajo de los socorristas.

El trabajo se hace en grupo de 12 personas. Se trata: los efectos del alcohol, de la droga, los primeros gestos de socorro y de seguridad en los lugares de accidentes, las estadísticas de los muertos y de los heridos. Los trabajadores sociales prueban también sensibilizarlos al dolor de las víctimas y a sus responsabilidades personales.

Por el momento este programa tiene un efecto muy positivo ya que 80% de los que han participado no reinciden.

El **Car Crime Programme** se dirige muy especialmente a los jóvenes ladrones de coche ("joy riders") e intenta confrontarlos tanto con los peligros de su comportamiento como de sus consecuencias con el propietario del vehículo robado.

Cuando un condenado ha terminado con éxito uno de esos tres programas, (lo que significa que no solo debe estar presente pero también que debe haber mejorado) se le puede proponer otros dos programas, que en realidad son, uno un curso del código de circulación, el otro un curso de conducción.

Todos estos programas diferentes pueden ser impuestos o por el juez que decide de la sanción de Probation Order o directamente por el delegado a la probación.

Combination Order

Se trata de una sanción que combina a la vez una puesta en examen y un trabajo de interés general.

b) Desde el 1º de enero de 2000, los tribunales de Inglaterra, País de Gales y Escocia disponen de una nueva sanción alternativa para los conductores en estado alcohólico. Les ofrecen efectivamente ,la posibilidad de reducir en un cuarto la duración de la anulación del carnet de conducir, siguiendo una formación de reeducación que deben financiar (2.000 francos à Cardiff, 750 francos para las personas indigentes).

Esta formación dura una media de 16 a 20 horas. En Cardiff se organiza en tres jornadas, durante tres semanas, con un total de 20 horas, en grupos de 12 participantes.

El objetivo de la formación es enseñar a los infractores los efectos del consumo de alcohol. Se hace hincapié en los efectos físicos, los reflejos, las aptitudes para la conducción y el comportamiento además de las alternativas a "beber y conducir".

La enseñanza incluye conferencias cortas, discusiones de grupo, juegos de rol, encuentros con policías, juristas, médicos.

En Cardiff este programa existe desde hace 18 meses y la tasa de reincidencia de los condenados que han seguido este cursillo es inferior al 30%.

c) Conviene añadir también a estas penas alternativas, el *Driving Improvement Scheme*, propuesto por la policía, a los conductores que hayan cometido infracción de "careless driving". Si el conductor es titular del carnet de conducir, no cometió otras infracciones y no ha causado heridas graves se le ofrece, como alternativa a las sanciones, seguir este programa que el mismo se financiará. Le costará 1.100 francos.

La formación dura día y medio, cada grupo esta compuesto por 18 personas.

Se abordan: el papel del estrés, del cansancio, del alcohol, el tiempo de reacción, la agresividad al volante, lo que hace un buen conductor, las estadísticas de accidentes, escenas de accidentes.

Se recuerda también, las reglas del código de circulación, y cada día de formación se termina con tres horas de conducción con un instructor especializado.

Este programa se propone a todos los conductores que cumplen las condiciones exigidas.

Desde su puesta en función, 76% de los infractores han aceptado la alternativa.

CONCLUSIÓN

Las hecatombes de los recientes fines de semana de Pascua y del 1º de mayo demuestran que es necesario un cambio de métodos en materia de seguridad vial. Si se han hecho progresos de 1985 à 1996 los números están estancados desde 1997.

La mejoría ,muy relativa, del fin de semana del 8 de mayo sólo prueba dos cosas:

- cuando se ponen los medios se alcanza un resultado,
- estos medios son sin embargo muy insuficientes para que estos resultados sean satisfactorios.

Los ingleses han tardado treinta años en reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras. También los franceses: pero con treinta años de retraso con respecto a los vecinos británicos.

Treinta años de tanteo, para llegar, en Gran Bretaña, a lo que es hoy día una política de seguridad vial estructurada y experimentada donde sin embargo se siguen buscando nuevas soluciones. Porque para los ingleses los muertos aún son demasiados.

Entonces porque no inspirarse de este modelo hecho, que nos permitiría actuar mucho más rápido sin tener que esperar otros treinta años es decir 180.000 MUERTOS (y eso únicamente admitiendo que los números bajan a razón de 1000 muertos cada cinco años). ¿Se puede aceptar que a partir de hoy hasta el 2030, se desvanezca de nuestro país, el equivalente de la población de la ciudad de Lille?

Cuando describíamos la situación y los métodos franceses a nuestros interlocutores, las respuestas eran unánimes: era así en nuestro país hace 25 años. Prueba fehaciente de que el único problema de los franceses en la materia es el retraso y no el "temperamento latino".

Pero adoptar los métodos ingleses significa poner en marcha un sistema cuyos elementos lleguen a un resultado de solo 3.500 personas fallecidas en las carreteras.

Adoptar sólo uno u otro de los métodos, dará resultados mediocres y sobre todo no dará la reeducación general que los franceses necesitan en la materia.

Nuestro estudio del tratamiento penal de la delincuencia en carretera en Gran Bretaña nos conduce a tres ejes de reflexión:

- una reflexión legislativa, conduciendo a proyectos o proposiciones de ley,
- la aplicación inmediata de medidas concretas que no necesiten prácticamente ni medios financieros suplementarios ni cambio legislativo,
- en el caso de que sea un éxito, la aplicación a término medio de otras medidas que necesitan inversiones y/o cambio legislativo.

LA REFLEXIÓN LEGISLATIVA

Es urgente que la ley francesa y los encargados de aplicarla (jueces, policías, fiscales) tomen en consideración la peligrosidad de los comportamientos hoy castigados como simples multas.

Proponemos la creación de dos nuevas infracciones:

- un delito de conducta poniendo en peligro la integridad o los bienes de los demás, destinado a sancionar más severamente los comportamientos que por ahora solo reciben una multa de cuarta clase. Considerando así todas las actuaciones que violan la ley (las multas previstas por el código de la circulación) así como la puesta en peligro de la integridad física de los demás o sus bienes.

Ejemplo:

- adelantar un vehículo cuando otro llega enfrente y se evita por los pelos,
- circular a 70 km/hora en medio de la ciudad y de día.

No se trata de definir ahora comportamientos sancionables, estos ejemplos sólo representan una muestra de lo que podría ser la jurisprudencia.

Una **represión adaptada** similar a las condenas previstas por la conducción en estado alcohólico.

- una multa de cuarta clase (hasta 5000 francos de multa) por una conducta sin atención o sin consideración, destinada a castigar comportamientos que han obligado a los demás usuarios a una acción con movimientos imprevisibles. Ejemplo:
- conductor que no se detiene en un paso de peatones cuando un peatón empieza a cruzar lentamente,
- conductor que frena bruscamente
- conductor que no pone el intermitente o que lo enciende después de haber frenado,
- conductor que conduce mal al estar hablando por el móvil.

Nos parece indispensable instaurar tales infracciones para devolver a los franceses un civismo que, excluyendo la carretera, no nos parece inferior al de otros europeos.

Otra urgencia en materia legislativa es el carnet para el conductor nóvel. Éstos salen a las carreteras sin saber conducir bien, y menos aún comportarse, son como fieras que conocen por fin la libertad.

Resulta imposible llevar al psiquiatra a todos los jóvenes de 18 años para hacerles comprender lo que representa un coche en manos de inconscientes.

Para ellos las reglas deben ser duras.

Proponemos tres soluciones alternativas, la última nos parece la más adaptada:

- limitar a 6 el número de puntos de titulares del carnet de conducir con 2 años de antigüedad.
- para los titulares de carnet de menos de dos años ,cada infracción conlleva una pérdida de puntos dobles (ejemplo: seis puntos donde la ley prevé tres),
- **dar a cada nuevo conductor, cuatro puntos.**

Si al cumplir un año, no comete infracción (excepto multas de estacionamiento), el carnet gana cuatro puntos suplementarios.

Si al cumplir dos años, sigue sin haber cometido ninguna infracción, el carnet gana sus cuatro últimos puntos.

Este sistema sólo puede incitar a los jóvenes a la prudencia ya que empiezan con un capital muy bajo, aniquilado a la mínima infracción seria.

Su progreso sería paralelo al progreso que va a hacer un joven conductor en dos años.

En último lugar, para asegurar el pago de las multas, es decir una justicia verdadera, proponemos extender la pena de días/multa a las multas de cuarta y quinta clase.

Pero no se puede esperar futuras leyes, y mucho menos decretos de aplicación para reaccionar.

MEDIDAS CONCRETAS DE APLICACIÓN INMEDIATA

En primer lugar se trataría de crear en diez o veinte departamentos, representativos, **un comité** compuesto por todos los actores responsables en materia de seguridad en carretera: Gobernador Civil, Fiscales, Jueces, Comandante del agrupamiento de policía, Director del Departamento de la Seguridad Pública, Seguridad Social, médicos de urgencias o bomberos, DDE, inspectores de carnet de conducir, asociaciones, elegidos.

A la cabeza de ese comité una persona experimentada y sobre todo motivada.

En estos departamentos o regiones piloto cada actor debe implicarse para tomar inmediatamente las siguientes medidas concretas:

1. Añadir a los exámenes actuales del carnet de conducir (código y conducción) **sesiones de grupo reuniendo una quincena de estudiantes** para tratar, de manera informal, todo lo relacionado con el **comportamiento del conductor**: agresividad, efectos del alcohol, de la droga, de los medicamentos, escenarios de accidentes, respeto a los demás, sufrimiento de las víctimas, estadísticas.

Método: juegos de rol, cuestionarios con contra-corrección, video, dialogo.

Participantes: Educación vial de la DGT, (porque no sustituir esta acción a la que se esta llevando en las escuelas desde al menos 25 años y que no ha demostrado su eficacia), o maestros, policías, Guardia Civil, abogados, médicos en actividad o voluntarios (jubilados):

Esta enseñanza podría ser dispensada:

- en las escuelas para los jóvenes menores de 16 años,
- a nivel de las Auto-Escuelas, por orden del gobernador civil, se autoriza examinarse sólo después de tres o cuatro sesiones seguidas.

2. Generalizar para la policía y la Guardia Civil el uso de coches camuflados, lo menos localizables posible. No necesitan obligatoriamente, a este nivel, estar equipado con un sistema de vídeo.

En estos vehículos dos policías o Guardia Civil: uno conduce, el otro anota las matrículas de los conductores que hayan cometido infracciones y redacta un atestado resumido y manuscrito.

A posteriori ,se sigue el procedimiento normal ,una vez el interesado haya sido identificado y oído por la brigada o la comisaría de su barrio.

3. Desplegar controles en lugares “prácticos” hacia **lugares peligrosos**, en la medida en que sea técnicamente posible.

Legalmente, nada obliga a la interpelación inmediata de un conductor, si su matrícula, modelo y color del vehículo han sido anotados.

4. Después de cada accidente grave o mortal organizar una reunión: entre el servicio de investigación, la DDE y el ayuntamiento, para examinar en detalle la configuración de la carretera. En caso de problema ,transmitir un informe al Gobernador Civil, al alcalde y al Consejo General.

5. Alargar ,más o menos un 30%, la duración de la suspensión o anulación del carnet de conducir, permitiendo al infractor reducir su pena siguiendo **unos cursos de sensibilización y reeducación pagados por el mismo**.

6. Suprimir TODO arreglo de carnet de conducir, menos la de permitir eventualmente al condenado de cumplir su condena, de una sola vez, en un periodo elegido por él (ejemplo: vacaciones).

7. Generalizar la anulación del carnet de conducir en vez de la suspensión para los jóvenes conductores y los reincidentes, los cuales deberán:

- seguir **unos cursos de sensibilización y reeducación**
- volver a examinarse del carnet, profundizando sobre el comportamiento y la responsabilidad, podría ser así: 75 minutos de práctica y 45 minutos de entrevista con el inspector.

Si estas medidas permiten una reducción del número de accidentes graves o mortales ,se pasaría al nivel siguiente.

En esta segunda fase:

- se podría aplicar estas primeras medidas al resto del territorio nacional,
- se aplicarían medidas más duras en los primeros departamentos pilotos, y se generalizarían cuanto antes.

- MEDIDAS MÁS eficaces, APLICABLES A TÉRMINO MEDIO

1. Invertir en sistemas vídeo fijos o móviles colocados en lugares peligrosos.
2. Revalorizar (por ejemplo con promociones) la policía de la carretera. Formar policías y Guardias Civiles motivados con las nuevas técnicas y obtener obligatoriamente un resultado en la reducción de accidentes.
3. A más largo plazo, crear en cada agrupamiento de Policía y Dirección Departamental de la Seguridad Pública, una unidad especializada de Guardia Civil de Tráfico trasladando personal de una unidad a otra.
4. Generalizar un “consejo de seguridad vial” antes de cualquier construcción o modificación de la carretera, inmueble público o complejo de alojamientos.
5. En cuanto al examen, obligar a cada condenado por delito de circulación, a seguir una formación de sensibilización y de reeducación de conducción segura.

En consecuencia multiplicar el número de delegados a la instrucción especializada en materia de delincuencia vial, para que los condenados sean vistos con más regularidad.

Considerar el reclutamiento de delegados voluntarios: Guardias civiles, policías, maestros, magistrados, educadores, etc. jubilados.

Tales medidas se articulan en un plan quinquenal:

- durante los treinta primeros meses, las medidas fáciles,
- durante los treinta últimos meses, las medidas más duras.

Muchos gritarán quizás “alerta a los derechos del hombre”, cuando de lo que se trata es proteger el primero de esos derechos: el derecho a la vida.

En su funcionamiento, la justicia inglesa, que todavía no aplicará la Convención Europea de los Derechos del Hombre antes de Septiembre 2000, nos pareció a todos los niveles humana y respetuosa de los derechos de defensa.

Los franceses consideran el problema de la seguridad vial como un tema político. Pero “político” en el sentido noble y etimológico del término, es decir del gobierno de la ciudad.

No se trata de un estudio exhaustivo. Aplicar estas medidas en Francia necesitaría estancias mucho más largas en cada departamento.

Pero son soluciones posibles, que no pretendemos ni únicas ni infalibles. *Simplemente se pueden probar.*

CAR CRIME PROGRAMME : Programa para la criminalidad relacionada con el coche.

CARELESS DRIVING : conducción sin precaución

CASEWORKER : literalmente encargado de estudiar un caso

CAUSING DEATH BY DANGEROUS DRIVING : homicidio en razón de una conducción peligrosa

CHIEF CROWN PROSECUTOR : jefe de servicio de C.P.S. Crown prosecution service"

COMBINATION ORDER : orden combinado es decir una puesta en examen asociada a un trabajo de interés general

COMMUNITY SERVICE ORDER : orden de servicio para la comunidad (trabajo de interés general)

CONDITIONAL DISCHARGE : dispensa de condena condicional

CROWN COURT : Tribunal de la Corona

CROWN PROSECUTION SERVICE - C.P.S. : servicio de persecución de la Corona

DANGEROUS DRIVING : conducción peligrosa

DIRECTOR OF PUBLIC PROSECUTIONS : Director (Nacional) de las persecuciones públicas

DISQUALIFIED DRIVER'S PROGRAMME : programa para los conductores de quien el carnet ha sido anulado

DRIVING IMPROVEMENT SCHEME : programa de mejora de la conducción

DRIVING WITHOUT DUE CARE OR ATTENTION : conducción sin cuidado o atención (=careless driving)

ENDORSEABLE : literalmente " podría estar inscrito".

Hay que saber que en Gran Bretaña el sistema del carnet a puntos funciona al revés: el conductor tiene 0 puntos al principio, si acumula 12 su carnet es anulado.

Endorseable significa que los puntos van a ser inscritos, eso lo hace el juez no la administración.

Si hay un baremo, los jueces tienen cierta libertad de acción. Por ejemplo, es recomendado de inscribir 10 puntos para una conducción en estado alcohólico.

EXTENDED TEST : carnet de conducir profundizado

JOY RIDING : literalmente, conducción en júbilo.

LORD CHANCELLOR'S DEPARTMENT : Cancillería

MAGISTRATES' COURT : Tribunal de los Magistrados. En Gran Bretaña magistrate significa juez no profesional

PROBATION OFFICER : delegado a la puesta en examen

PROBATION ORDER : orden de puesta en examen

PROBATION SUITE : servicio de puesta en examen

ROAD SAFETY AWARENESS COURSE : formación de sensibilización a la seguridad en carretera

ROAD TRAFFIC ACT : ley sobre la circulación vial

SLEEPING POLICEMAN : desacelerador ("policía durmiendo")

SOUTH WALES : País de Galles del Sur – otro nombre de Glamorgan

SUSPENDED SENTENCE : condena con prórroga

TRAFFIC CALMING SCHEME : plan de apaciguamiento de la circulación

TRIALABLE EITHER WAY : (infracción) podría ser juzgado de una o otra manera, delante de un jurado (indictable) o delante de un juez (summary offense)