

CONCLUSIONES

1. Las sanciones de tráfico deben tener, como objetivo claro, además del castigo al infractor, el de constituir una medida preventiva y educativa destinada a evitar la comisión de nuevas infracciones.

En este sentido, creemos que el carné por puntos (que entró en vigor en Marzo de 2006) ha supuesto un cambio en el comportamiento de los conductores en cuanto se sienten, de alguna manera, “autoadministradores” de su crédito de puntos.

2. Si bien, en un principio, la entrada en vigor de la anterior medida generó no pocos debates y dudas, en la actualidad mayoritariamente está aceptada como un instrumento eficaz que redundará en una mayor seguridad de nuestra red viaria.

No obstante ello, creemos que se deben seguir impulsando y reforzando los programas y cursos destinados, con carácter preventivo, a la sensibilización social y, con posterioridad, a la reinserción de los conductores a fin de conseguir ese doble objetivo que está en la base misma de la filosofía del carné por puntos.

3. Consideramos que, en el espacio urbano, es imprescindible la implicación efectiva de los Ayuntamientos, que, en todo caso, deben estar coordinados con la Dirección General de Tráfico, cuando se impongan sanciones que traigan consigo la retirada de puntos.

Se trata de una normativa que deberá ser aplicada en cualquier tipo de vía y, por tanto, en el espacio urbano, por la policía local. Esto no será posible si no existe una implicación clara por parte de los gobiernos municipales.

4. Los principios que informan el derecho sancionador tienen que ser, en todo caso, respetados no sólo por interés de legalidad, sino también para alcanzar una mayor confianza en la ciudadanía de que la imposición de sanciones se lleva a cabo respetando la plenitud de garantías que la legislación reconoce.

Ello exige, en todo caso, que la ciudadanía perciba con claridad que existe una proporcionalidad e idoneidad en la aplicación de las medidas sancionadoras en relación con la consecución de los objetivos que se pretenden alcanzar con motivo de una determinada regulación y ordenación de tráfico.

IV Jornada sobre seguridad vial: Las sanciones de tráfico como medida educativa preventiva

5. El destino de los ingresos obtenidos con motivo de la imposición de multas de tráfico debe ir destinado íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes y ayudas a las víctimas, no sólo por motivos de coherencia con los fines últimos que persigue la legislación de seguridad vial sino, también, para evitar cualquier sospecha de la ciudadanía sobre la utilización del instrumento sancionador con fines recaudatorios.
6. La utilización de modelos impresos por motivos de eficacia e información, no puede, en ningún caso, disminuir las garantías inherentes a los procedimientos sancionadores que se tramitan en materia de tráfico, ni pueden incluir una información que induzca a error en la ciudadanía, o debilita sus posibilidades de defensa como consecuencia de los términos en los que está redactada la información que se incluyen en los mismos. En todo caso, las Administraciones deben asumir el compromiso de resolver expresamente las alegaciones y recursos que se presenten, evitando, en todo caso, incurrir en el silencio administrativo.
7. El papel del agente de tráfico como garante de la regulación y ordenación de tráfico debe ser reforzado ante la ciudadanía, mostrándolo como servidor público imprescindible para garantizar la seguridad vial y la eficacia en la movilidad.

En todo caso, las distintas Administraciones Públicas que cuenten con agentes que tengan asignadas funciones relacionadas con la regulación y ordenación del tráfico, deben formarlos en buenas prácticas en lo que concierne al trato y relaciones con la ciudadanía a fin de mejorar y reforzar su imagen de servidor público.

Sería muy conveniente elaborar un manual de buenas prácticas a la hora de ejercer la potestad sancionadora, pues la comprensión y adhesión de la ciudadanía a las actuaciones de la policía local constituye un plus para su eficacia.

8. Los Ayuntamientos deben establecer planes de calidad a fin de evaluar la idoneidad y eficiencia de los procedimientos sancionadores, tanto desde la perspectiva del respeto a las garantías de la ciudadanía, como de su valor instrumental para alcanzar los fines que, con el derecho sancionador, se pretenden.

Se trataría de evitar rutina e inercias en los modelos de actuación y sustituirlas por políticas sancionadoras que definan los objetivos a conseguir, sensibilizando a la población sobre la necesidad de respetar la ordenación del tráfico y permitir su evaluación posterior para, a la vista de su resultado, adoptar medidas correctoras.

Dicho de otra manera: el objeto de las sanciones no es sólo castigar sino, sobre todo, evitar y educar, y ello no es posible si no sabemos qué objetivos, preventivos y educativos, queremos alcanzar al utilizar el instrumento sancionador.

9. Las Administraciones Públicas y, singularmente, los Ayuntamientos deben hacer un esfuerzo para notificar las denuncias en los domicilios de los infractores, utilizando para ello no sólo los mecanismos previstos en la Ley de Seguridad Vial, sino otras informaciones que pudieran tener sobre el domicilio en los propios archivos de las dependencias municipales, evitando en lo posible la notificación mediante publicación en los boletines oficiales a no ser que, lógicamente, haya resultado imposible, hechas las indagaciones precisas, identificar el domicilio del infractor.
10. La utilización de medios electrónicos de captación de imágenes que sirven de base a denuncias no sólo debe realizarse con todos los requisitos y garantías que exige la Ley, sino que, dado que no permiten posibilidad alguna de réplica ni poseer una notificación previa, deben utilizarse sólo en supuestos singulares que, por su entidad o singular problemática, aconsejen el uso de este instrumento.

Creemos que la labor informativa, educativa, de constatación de pareceres, circunstancias, etc., permite ponderar, caso por caso, la conveniencia, idoneidad e imparcialidad de la sanción. Esto no ocurre con los instrumentos mencionados que, aunque sean efectivos para concretar “hechos denunciabes”, en ningún caso puede sustituir a la labor ponderada de los agentes de tráfico.