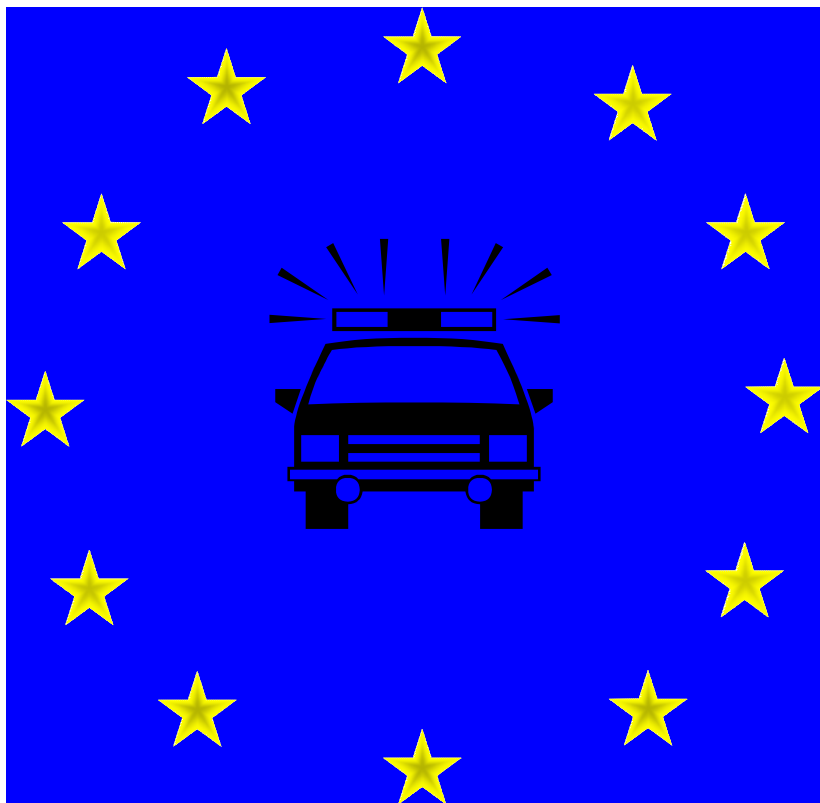


Julio 2.006



CONTROL Y VIGILANCIA EN LA CIRCULACIÓN VIAL

COMPARATIVA EU 25



CONTENIDO

CONTENIDO	2
TABLAS.....	3
ACRÓNIMOS	5
RESUMEN.....	6
1. INTRODUCCIÓN.....	10
2. LA NORMATIVA DE CIRCULACIÓN Y LA SEGURIDAD VIAL.....	11
3. MARCO LEGAL Y AUTORIDAD COMPETENTE EN EL CONTROL Y LA VIGILANCIA	13
4. ACTIVIDADES DE CONTROL Y VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA – SITUACIÓN Y RESULTADOS	17
4.1. Situación general.....	17
4.2. Aspectos más relevantes del control y la vigilancia.....	19
4.2.1. Consumo de alcohol.....	19
4.2.2. Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	22
4.2.3. Tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros)	23
4.2.4. Elementos de seguridad	24
4.2.5. Respeto de la prioridad en cruces e intersecciones	28
4.2.6. Uso del teléfono móvil.....	29
4.2.7. Límites de velocidad	30
5. CONSIDERACIONES FINALES	33
ANEXO – NORMATIVAS	34
Consumo de alcohol.....	34
Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.....	35
Tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros)	36
Uso del casco en motocicletas y ciclomotores.....	37
Chalecos reflectantes.....	38
Triángulos señalizadores.....	39
Sistemas de retención infantil	40

Uso del cinturón de seguridad.....	41
Prioridad en cruces.....	42
Uso del teléfono móvil.....	43
Cumplimiento de los límites de velocidad	44

TABLAS

Tabla 1: Eficacia de diversas medidas de seguridad vial – ratio beneficio/coste (ESCAPE, 2.003)	12
Tabla 2: Autoridad encargada del control y la vigilancia del cumplimiento de la normativa en circulación vial.	14
Tabla 3: Niveles máximos de concentración de alcohol en sangre, vigilancia y control policial y % de muertos en accidentes causados por conductores que superaban la tasa máxima de alcohol.	15
Tabla 4: Límites máximos de velocidad en función del tipo de vía (Km/h)	16
Tabla 5: Indicadores generales de la infraestructura – su tamaño y uso (2.004) (Statistical pocketbook 2.005)	17
Tabla 6: Indicadores del control de cumplimiento de la normativa.	18
Tabla 7: Incumplimientos más comunes.	19
Tabla 8: Test de alcoholemia por habitante	20
Tabla 9: Porcentaje de conductores sometidos a control de alcoholemia en el periodo 2.000 – 2.003	21
Tabla 10: Infracciones por consumo de alcohol por habitante	22
Tabla 11: Infracciones sancionadas por cada 100.000 controles.....	22
Tabla 12: Controles y sanciones relacionadas con el cumplimiento de los tiempos de descanso por los profesionales del transporte de mercancías y pasajeros.....	24
Tabla 13: Proporción de habitantes sancionados por no utilizar el cinturón de seguridad.....	27
Tabla 14: Ratios de utilización del cinturón de seguridad	28
Tabla 15: Sanciones relacionadas con el cumplimiento de las normas de prioridad en cruces e intersecciones.	28

Tabla 16: Sanciones relacionadas con el uso del teléfono móvil.	29
Tabla 17: Porcentaje de infracciones por exceso de velocidad por habitante..	30
Tabla 18: Número de dispositivos de vigilancia y control de la velocidad por cada 100.000 habitantes	31
Tabla 19: Sanciones relacionadas con el exceso de los límites de velocidad..	32
Tabla 20: Control y vigilancia del consumo de alcohol – Marco Legal.	34
Tabla 21: Control y vigilancia de la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos – Marco legal.	35
Tabla 22: Control y vigilancia de los tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros – Marco legal	36
Tabla 23: Control y vigilancia del uso del casco en motocicletas y ciclomotores – Marco legal.....	37
Tabla 24: Control y vigilancia del uso de chalecos reflectantes – Marco legal.	38
Tabla 25: Control y vigilancia del uso de triángulos señalizadores – Marco legal.	39
Tabla 26: Control y vigilancia del uso de sistemas de retención infantil – Marco legal.....	40
Tabla 27: Control y vigilancia del uso del cinturón de seguridad – Marco legal.	41
Tabla 28: Control y vigilancia del respeto a la prioridad de cruce – Marco legal.	42
Tabla 29: Control y vigilancia del uso del teléfono móvil – Marco legal.....	43
Tabla 30: Control y vigilancia del cumplimiento de los límites de velocidad – Marco legal.....	44

ACRÓNIMOS

ND	No Disponible
ART	Artículo
COD	Código
BAC	Concentración de alcohol en sangre
UE	Unión Europea
AT	Austria
BE	Bélgica
DE	Alemania
DK	Dinamarca
ES	España
EL	Grecia
FR	Francia
FI	Finlandia
IT	Italia
IE	Irlanda
LU	Luxemburgo
NL	Países Bajos
PT	Portugal
SE	Suecia
UK	Reino Unido
CY	Chipre
SK	Eslovaquia
SI	Eslovenia
EE	Estonia
HU	Hungría
LV	Letonia
LT	Lituania
MT	Malta
PL	Polonia
CZ	República Checa

RESUMEN

El **objetivo** de este estudio es ofrecer un marco comparativo de las diferentes estrategias de control y vigilancia de las normas de circulación vial en los 25 países de la Unión Europea, poniendo de relieve el origen legislativo de dichas normas en cada país, así como la práctica llevada a cabo en el control de su cumplimiento y eventual proceso sancionador.

Existen considerables **limitaciones** del estudio debidas a la disponibilidad de información. Estas carencias de información son especialmente acusadas en los diez países que pasaron a formar parte de la UE en el año 2.004.

La comunidad de la carretera en Europa ha aceptado como paradigma de la seguridad vial, que los accidentes de tráfico y sus consecuencias vienen explicados por una matriz que incorpora tres factores fundamentalmente: **el vehículo, la infraestructura y el conductor**. Existen dos hechos comúnmente admitidos:

- Sólo las estrategias de seguridad vial que **combinen planes de acción en los tres pilares** obtendrán resultados positivos de forma sostenible.
- El conductor interviene en las causas de un 99% de los accidentes.

Tal y como demuestran las campañas llevadas a cabo en Francia y España, el control y vigilancia es la medida más efectiva para la regulación del comportamiento del conductor, debido principalmente a su carácter disuasorio.

Dado que las administraciones públicas llevan a cabo su trabajo con recursos escasos, han de realizar estrategias de actuación en aquellos campos que proporcionen un **elevado ratio beneficio coste** (medido en el ahorro económico por cada accidente evitado, comparándolo con el coste de la medida). De esta forma, una mera aplicación de la normativa existente (**sin necesidad de crear nuevas normativas**) junto con un incremento de la seguridad pasiva del vehículo y la infraestructura comportaría unos resultados excelentes en la línea con los ambiciosos objetivos de la Comisión Europea de reducir la mortalidad en accidentes al 50% en 2010.

Con la libre circulación de pasajeros y mercancías a lo largo de la Unión Europea, se incrementa considerablemente el tráfico de vehículos extranjeros en cada país. Las implicaciones de este nuevo esquema del transporte reivindican una **mayor coordinación** no sólo en la elaboración de las normas de circulación, sino también en las tareas de control y vigilancia. Además, este nuevo esquema favorece el aprendizaje mutuo entre países y cuerpos de control gracias al **intercambio de buenas prácticas entre profesionales y expertos en la materia**

Se observa que existe un comportamiento generalizado en los diferentes países de la UE 25 respecto a la naturaleza de los controles que se llevan a

cabos. Límites de velocidad y el consumo de alcohol aparecen como los aspectos más controlados.

Los ámbitos objeto de este estudio son:

1. Límites de velocidad

Los agentes de control han de enfrentarse a diversas dificultades relacionadas con la eficacia de los dispositivos utilizados a la hora de controlar y sancionar por exceso del límite de velocidad. Principalmente:

- ✓ La presencia de varios vehículos que sobrepasen el límite al mismo tiempo.
- ✓ Cambios climáticos y vibraciones en el aire.
- ✓ La dificultad en algunos países de que los resultados mostrados por un radar se consideren como prueba en un juicio.

La máxima cuantía de las multas varía entre los 200 euros en Grecia, y los 5.000 euros en Luxemburgo. Igualmente mientras Bélgica, Luxemburgo y Suecia contemplan penas de cárcel de hasta más de un año, el resto de los países no aplican sanciones penales en caso alguno.

En España el número de dispositivos de vigilancia y control de la velocidad por cada 100.000 habitantes, es uno de los menores de Europa, superando únicamente a Lituania.

2. Consumo de alcohol

El límite de concentración de alcohol en sangre más utilizado es de 0,5g/l. Existen diversas sanciones de índole administrativa y penal asociadas al consumo de alcohol, que varían conforme a la gravedad del incumplimiento. Es claramente perceptible la diferencia en número de controles entre países.

España se sitúa a la cola de los países europeos en el número de test de alcoholemia realizados por habitante en (5´28% en el año 2.004)

3. Uso del cinturón de seguridad

En términos generales, los controles en este campo se realizan principalmente mediante contacto visual por los agentes.

El régimen sancionador, varía considerablemente entre unos países y otros. En Bélgica, por ejemplo, puede llegar a implicar una pena de cárcel. En Suecia y el Reino Unido puede acarrear suspensión del permiso de conducción. En Francia, España, Italia y Luxemburgo, la sanción va acompañada de una reducción de puntos en el permiso, mientras que en otros países como Alemania Dinamarca y Grecia, tan sólo se impone una multa de relativamente baja cuantía (30 euros en Alemania, 67 euros en Dinamarca, y 150 euros en Grecia).

España se sitúa entre los países con mayores ratios de utilización del cinturón de seguridad. Sin embargo, si se compara con otros países de la Unión Europea, la proporción de habitantes sancionados por no utilizar dicho sistema (0'36% en el año 2.004) es una de las más bajas, superando únicamente a Luxemburgo y Eslovaquia.

4. Tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros)

El marco legal varía notablemente entre los diversos países. En Bélgica el conductor puede incluso sufrir pena de cárcel; en Finlandia, Holanda y el Reino Unido el conductor puede ver retirado su permiso de conducción. Para todos los países se establecen multas que varían entre los 30 y los 50.000 euros.

Para el caso específico de España, merece resaltar que en el año 2.002, de los 28.194 controles que identificaron infracciones, en sólo 1.900 se ejecutaron las sanciones correspondientes.

5. Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos

Existen de forma generalizada múltiples restricciones legales impuestas en los diferentes países para someter a una persona a un examen de sangre u orina, siendo éste realizado, normalmente, cuándo un agente detecta señales del consumo de estas sustancias.

Muchos de los países aplican un régimen sancionador idéntico al del consumo de alcohol; por el contrario, en otros el consumo de estos productos viene regulado exclusivamente por el código penal.

6. Elementos de seguridad

Entre otros se pueden destacar los siguientes:

Uso del casco en motocicletas y ciclomotores – todos los países mantienen regulación en cuanto a su uso, que en su gran mayoría forma parte del código vial. Las sanciones aplicadas por este concepto son casi exclusivamente de corte administrativa y varían en su cuantía. En el caso específico de Bélgica se contempla igualmente la posibilidad de imponer penas de cárcel de 1 a 30 días.

Chalecos reflectantes – En el momento de recogida de datos, un gran número de países europeos aún no habían aprobado normativas a este respecto (Bélgica, Dinamarca, Francia, Finlandia, Italia, Holanda, Suecia), si bien, existe una tendencia generalizada a regular dicho concepto.

Triángulos señalizadores - todos los países mantienen regulación en cuanto a su uso, que en su gran mayoría forma parte del código vial. En los casos de Austria, Bélgica, Alemania, Grecia, Finlandia, Italia Portugal y Suecia, es obligatorio llevar un triángulo en el vehículo. En España se requieren dos.

Existe una considerable diferencia entre países en cuanto a la distancia que debe haber entre el vehículo y el triángulo.

Las sanciones administrativas aplicadas varían entre los diferentes países (2.180 € en Austria, 2.500 € en Bélgica, 91€ en España, 40 € en Alemania, 28 € en Holanda...)

En Bélgica se contemplan penas de cárcel de 1 a 30 días. En Italia, se aplican 2 puntos al sistema de permiso de conducción por puntos, y en Portugal, para el caso de autopistas, se puede retirar el permiso de conducción.

Sistemas de retención infantil – La norma más común es el uso obligatorio de estos elementos de seguridad con niños menores de 12 años y altura inferior a 1,5 metros: en el asiento delantero (en caso de que no haya “air-bag”, o esté desconectado), y en el asiento trasero. La vigilancia se realiza principalmente por medio de controles visuales. El régimen sancionador es similar al del uso de triángulos señalizadores.

7. Respeto de la prioridad en cruces e intersecciones

Las sanciones impuestas varían enormemente en cada país en función de la gravedad de la infracción. De esta forma, se pueden imponer multas; la suspensión del permiso de conducción, y penas de cárcel. En algunos casos como el de Grecia, se puede incluso retirar el permiso de circulación del vehículo y la matrícula del mismo por un período de hasta 40 días. Los métodos de control más utilizados son las patrullas móviles, el control visual y el interrogatorio a las víctimas de un accidente.

8. Uso del teléfono móvil

La mayoría de los países han desarrollado, o están en proceso de desarrollar, normas relacionadas con este concepto. Dada la novedad de estas normas, el control está siendo apoyado por campañas masivas de concienciación ciudadana.

En lo que concierne al control, éste se está incorporando a las tareas habituales de las patrullas de control móviles. Respecto a las sanciones, cabe resaltar las enormes diferencias entre unos países y otros. Actualmente, los países más activos en el control y la vigilancia son Italia, España y Portugal.

1. INTRODUCCIÓN

El **objetivo** de este estudio es ofrecer un marco comparativo de las diferentes estrategias de control y vigilancia de las normas de circulación vial en Europa, poniendo de relieve el origen legislativo de dichas normas en cada país, así como la práctica llevada a cabo en el control de su cumplimiento y eventual proceso sancionador.

El **alcance** del mismo pretende cubrir aquellos ámbitos de las normativas nacionales relacionadas con el comportamiento del usuario de la infraestructura de carreteras con especial implicación en términos de seguridad vial, para los 25 países que desde mayo de 2004 conforman la Unión Europea.

De esta forma, los ámbitos objeto de este estudio son:

- Consumo de alcohol estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos
- Tiempos de descanso de profesionales del transporte de mercancías y pasajeros
- Elementos de seguridad
- Prioridad en los cruces
- Uso de teléfonos móviles
- Cumplimiento de los límites de velocidad

Se entiende el control y la vigilancia no como objetivo último, sino como medio para la mejora de la seguridad vial. De esta forma, cabe preguntarse cuánto control es necesario, o cuál es la mejor forma de llevarlo a cabo, de cara a mejorar el comportamiento del conductor y por ende, la seguridad vial en Europa.

Este estudio no busca responder directamente a estas ambiciosas preguntas (que requerirían la puesta en común de considerables recursos humanos y tecnológicos), sino simplemente proporcionar un marco comparativo del control en diferentes ámbitos que pueda contribuir a identificar necesidades de mejora puntuales.

Existen considerables **limitaciones** del estudio debidas a la disponibilidad de información en referencia a los controles y sanciones. Las carencias de información son especialmente acusadas en los diez países que pasaron a formar parte de la UE en el año 2.004.

2. LA NORMATIVA DE CIRCULACIÓN Y LA SEGURIDAD VIAL

La comunidad de la carretera en Europa ha aceptado como paradigma de la seguridad vial, que los accidentes de tráfico y sus consecuencias vienen explicados por una matriz que incorpora tres factores o pilares fundamentalmente: **el vehículo, la infraestructura y el conductor**.

El grado de implicación de cada uno de ellos ha sido objeto de diversos estudios científicos cuyas conclusiones varían sensiblemente entre sí. Ahora bien, existen dos hechos comúnmente aceptados por la comunidad de carreteras europea:

- Sólo aquellas estrategias de seguridad vial que **combinen planes de acción en los tres pilares** obtendrán resultados positivos de forma sostenible¹.
- El conductor interviene en las causas de un 99% de los accidentes.

Situándose específicamente en el factor de comportamiento del conductor, las medidas para controlar su debido funcionamiento abarcan desde campañas de concienciación de las consecuencias de una conducción inadecuada, mejoras en el proceso de aprendizaje y emisión de permisos de conducción, y control y vigilancia de la tarea de conducción.

De cara a que estas estrategias obtengan resultados positivos, es importante que estas coincidan en el tiempo. De todas ellas, **por su carácter “disuasorio”², la más efectiva es el control y la vigilancia**. Así lo demuestran las campañas de control llevadas a cabo en Francia y España. La primera de ellas (que ya presenta evaluaciones fiables de su eficacia), ha conseguido de por sí una reducción directa en la accidentalidad del 30%.

Dado que las administraciones públicas llevan a cabo su trabajo con recursos escasos, han de realizar estrategias de actuación en aquellos campos que proporcionen un **elevado ratio beneficio coste** (medido en el ahorro económico por cada accidente evitado³, comparándolo con el coste de la medida).

La siguiente tabla pone de manifiesto los ratios beneficio/coste que según el análisis estadístico llevado a cabo en el marco del proyecto europeo ESCAPE⁴

¹ Proyecto SUNFLOWER (SWOV, 2002)

² La mayor efectividad del control y la vigilancia viene determinada por la presencia de dispositivos y agentes de control que producen una percepción de miedo a ser multado / detenido por el conductor, evitando por lo tanto que éste último incumpla las normas del tráfico.

³ La Unión Europea, ya desde su segundo “Plan de Acción en Seguridad Vial (1997)”, asume el coste de cada víctima mortal para la economía del país en 1 millón de euros.

⁴ Traffic Enforcement in Europe: effects, measures, needs and future – Final report (Abril 2003)

se podrían derivar de diversas observaciones de la eficacia de algunas medidas orientadas a la mejora de la seguridad vial.

	Ratio beneficio/coste
Auditorías de carreteras	1,1
Mejoras del diseño y equipamiento lateral de las carreteras	1,9
Mejora de sistemas de mantenimiento en invierno	2,5
Mejoras en la gestión del tráfico	2,2
Mejoras en la estandarización de vehículos	1,3
Educación vial, campañas de información y concienciación	3
Incremento del control y la vigilancia	3,3

Tabla 1: Eficacia de diversas medidas de seguridad vial – ratio beneficio/coste (ESCAPE, 2.003)

De esta forma, una mera aplicación de la normativa existente (**sin necesidad de crear nuevas normativas**) junto con un incremento de la seguridad pasiva del vehículo y la infraestructura comportaría unos resultados excelentes en la línea con los ambiciosos objetivos de la Comisión Europea de reducir la mortalidad en accidentes al 50% en 2010.

3. MARCO LEGAL Y AUTORIDAD COMPETENTE EN EL CONTROL Y LA VIGILANCIA

Los diferentes modelos de gobierno implantados a lo largo de los ya 25 países miembros de la Unión Europea han dado lugar a diferentes modelos en la gestación y aplicación de las políticas en todos los ámbitos.

Esta reflexión es aplicable ciertamente a la normativa de circulación vial y su aplicación. De esta forma, si los estados Federales cuentan con una mayor descentralización en el reparto de competencias para la aplicación de la normativa pertinente, gobiernos de corte más tradicional, y con un mayor grado de concentración en los poderes nacionales muestran por tanto un nivel mayor de centralización de la tarea de aplicación de la ley.

Al margen de estas distinciones, los cuerpos encargados de la aplicación de la ley pueden diferir dentro de un mismo país por razones tanto geográficas, como del tipo de vía, como de las materias o ámbitos a aplicar. (Por ejemplo, existen cuerpos de policía dedicados a la inspección de vehículos y diferentes de aquéllos encargados del cumplimiento de normas como los límites de velocidad, el uso del cinturón de seguridad, etc.)

Esta **descentralización o división de competencias** a escala nacional, regional y local, comporta un elevado potencial de especialización, al tiempo que requiere una estrategia detallada y eficaz en la coordinación de las acciones llevadas a cabo por todos ellos.

A modo de ejemplo, en la tabla 2 se incluye la situación en la Europa de los 15.

AT	Departamento de Seguridad Pública del Ministerio del Interior, Departamento de Seguridad Pública de cada Estado federal, Policía Federal y Gendarmería en el ámbito regional
BE	Ministerio de Comunicaciones e Infraestructuras y Policía Federal
DE	Agencias del Tráfico Vial y Policía dependientes del Ministerio de Tráfico de cada Estado Federal
DK	Comisión Nacional de la Policía Danesa (por mandato del Ministerio de Justicia)
ES	Policía local (dependiente del gobierno local pertinente), Guardia Civil (dependiente del Ministerio del Interior), Ertzainza (Dependiente del gobierno vasco) y Mossos d'Esquadra (dependiente de la Generalitat de Cataluña)
EL	Policía de tráfico (dependiente del Ministerio del Orden Público), Policía Municipal y Regional en ciertos casos
FR	DSRC (Dirección de la seguridad y circulación vial), DTT (Dirección de transportes terrestres)
FI	Departamento de Policía por mandato del Ministerio del Interior

IT	Polizia Stradale (del Ministerio del Interior) para autopistas, Arma dei Carabinieri (del Ministerio de Defensa) para carreteras secundarias, Policía Municipal para áreas urbanas
IE	Unidad de tráfico del Cuerpo Nacional de Policía (Garda Síochána)
LU	Policía de Tráfico Vial del Cuerpo de Policía del Gran Ducado (Police Grand-Ducale)
NL	The KLPD (Agencia Nacional de Policía)
PT	The PSP (Policía de la Seguridad Pública) y GNR (Guardia Nacional de la República) para la red de carreteras nacional, carreteras rurales y en pueblos en los que PSP no está presente.
SE	Cuerpo Nacional de Policía
UK	Driver Vehicle Operator Group (DVO) a nivel nacional, y Cuerpo de Policía a nivel regional/local

Tabla 2: Autoridad encargada del control y la vigilancia del cumplimiento de la normativa en circulación vial.

La **normativa** aplicable a cada uno de los ámbitos identificados anteriormente como de especial relevancia a efectos de la seguridad vial aparece representada para EU 15 en las tablas situadas en **Anexo**.

Tal y como se puede comprobar por dichas tablas, todos aquellos aspectos de aplicación de la ley objeto de este estudio, cuentan con la correspondiente fuente/origen legal sancionador. El único caso de laguna legal corresponde al uso de chalecos reflectantes (para gran número de países) y el uso de teléfonos móviles en Suecia, Irlanda y Reino Unido. El capítulo siguiente, mostrará la traducción de esta normativa en la eficacia real de las normas, el seguimiento de las mismas y sanción en su caso.

Dos de las materias de mayor relevancia en cuanto a su implicación en términos de seguridad vial son el **consumo de alcohol y el incumplimiento de los límites de velocidad** de las carreteras. Elementos que muy comúnmente se dan de forma conjunta en el comportamiento del usuario. Las tablas 3 y 4 ponen de manifiesto los límites establecidos para ambos conceptos respectivamente.

	Tasa máx. de alcohol en sangre	Vigilancia y control policial	%de muertos en accidentes causados por conductores que superaban la tasa máx de alcohol
Dinamarca	0.5 mg/l		0,287 (2004)
Alemania	0.5 mg/l		
Lituania	0.4 mg/l		0,11 (2004)
Polonia	0.2 mg/l		
Italia	0,5 mg/l		0,015 (2003)
Bélgica	0.5 mg/l		
Reino Unido	0.8 mg/l	Bajo (1% de hab)	0,175 (2004)
Austria	0,5 mg/l		0,09 (2003)
Luxemburgo	0.8 mg/l	Bajo (4,7% de hab)	0,14 (2004)
España	0.5 mg/l		
Portugal	0.5 mg/l		
Chipre	0,9 mg/l	Bajo (5,3% de hab)	0,4 (2005)
Hungría	0.0 mg/l		
Grecia	0.5 mg/l		
Eslovenia	0 mg/l		0,347 (2004)
Suecia	0.2 mg/l	Alto (17% de hab)	aprox. 10% (SUNflower 2002)
Francia	0.5 mg/l		0,27 (2003)
Finlandia	0.5 mg/l	Alto (34,5 % de hab)	0,16 (2003)
República Checa	0 mg/l		0,07 (2004)
Irlanda	0,8 mg/l	n/d	n/a
Letonia	0.5 mg/l		0,25 (2003)
Malta	0,8 mg/l		
Eslovaquia	0 mg/l		0,066 (2004)
Países Bajos	0.5 mg/l	Alto (12,3 % de hab)	0,18 (2003)
Estonia	0,5 mg/l		0,24 (2003)

Tabla 3: Niveles máximos de concentración de alcohol en sangre, vigilancia y control policial y % de muertos en accidentes causados por conductores que superaban la tasa máxima de alcohol.

	ZONA URBANA	FUERA DE ZONA URBANA	AUTOPISTAS
ALEMANIA	50	100	130
AUSTRIA	50	100	130
BÉLGICA	50	90	120
CHIPRE	50	65 ó 80	100
DINAMARCA	50	80	110 ó 130
ESPAÑA	50	90 ó 100	120
ESLOVAQUÍA	60	90	130
ESLOVENIA	50	90 ó 100	130
ESTONIA	50	90 ó 100 ó 110	
FINLANDIA	50	80 ó 100	120
FRANCIA	50	90 ó 100	130
GRECIA	50	90 ó 100	120
HUNGRÍA	50	90 ó 110	130
IRLANDA	50	80 ó 100	120
ITALIA	50	90 ó 110	130
LETONIA	50	90	110
LITUANIA	50	90	110 ó 130
LUXEMBURGO	50	90	130
MALTA	50	80	
PAÍSES BAJOS	50	80 ó 100	120
POLONIA	50	90 ó 100	120
PORTUGAL	50 ó 60	90	120
REINO UNIDO	48	96 ó 112	112
REPÚBLICA CHECA	50	90	130
SUECIA	50	70 ó 90	110

Tabla 4: Límites máximos de velocidad en función del tipo de vía (Km/h)

4. ACTIVIDADES DE CONTROL Y VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA – SITUACIÓN Y RESULTADOS

4.1. Situación general

De cara a entender los diversos niveles de dificultad asociados a la puesta en práctica de sistemas de control y vigilancia en las redes de carreteras en Europa, es importante partir de la visión global de cada red de carreteras en términos de:

- **Longitud de la infraestructura** - una mayor envergadura requiere un mayor despliegue geográfico de dispositivos de control.
- **Uso de la infraestructura** - a mayor tráfico, mayor es la probabilidad de que se produzcan incumplimientos que deban ser controlados y sancionados, y mayor es el daño que las consecuencias de dichos incumplimientos puedan ocasionar.

	PARQUE DE VEHÍCULOS(miles)	MILES DE MILLONES DE PASAJEROS POR Km	RED DE CARRETERAS (Km)
ALEMANIA	52864,6	921,6	644441
AUSTRIA	5435,8	96,1	106058
BÉLGICA	5759,1	123,6	149739
CHIPRE	467,4	3,9	11760
DINAMARCA	2477,6	70	71952
ESPAÑA	24446,4	395,3	164139
ESLOVAQUÍA	1566,3	33	17773
ESLOVENIA	994,8	16,6	38400
ESTONIA	530,9	12,3	52981
FINLANDIA	2857,9	67,3	103850
FRANCIA	37881,1	781,3	998001
GRECIA	5968	86,5	114607
HUNGRÍA	3305,3	65,1	160757
IRLANDA	1800,6	30,5	95811
ITALIA	47299	809,3	668721
LETONIA	787,5	12,6	59434
LITUANIA	1404,9	22	84676
LUXEMBURGO	358,1	7	5201
MALTA	268,6	1,7	2086
PAÍSES BAJOS	8445,5	153,5	125839
POLONIA	14485,7	202,4	377694
PORTUGAL	8372,3	107,5	79428
REINO UNIDO	231416,1	724	416226
REPÚBLICA CHECA	4843,9	78	127747
SUECIA	4905,9	106,8	139847

Tabla 5: Indicadores generales de la infraestructura – su tamaño y uso (2.004)
(Statistical pocketbook 2.005)

A continuación se muestra una tabla con algunos de los aspectos de mayor relevancia en el control y la vigilancia. El total de sanciones que aparece indicado, corresponde al global de todas las sanciones impuestas (incluyendo ámbitos de control y vigilancia que por su escaso impacto en seguridad vial, o por su escasa implantación no forman parte del alcance de análisis detallado de este estudio).

	POBLACIÓN	INFRACCIONES POR		
		EXCESO DE VELOCIDAD	EXCESO DE ALCOHOL	NO USAR CINTURÓN SEGURIDAD
ALEMANIA	82500000	2455001 (2003)	219000	ND
AUSTRIA	8200000	2000000	38654	ND
BÉLGICA	10300000	ND	2395	ND
CHIPRE	730000	58000	1432	11700
DINAMARCA	5400000	314797	15863	32766
ESPAÑA	43200000	647000	ND	155774
ESLOVAQUÍA	5400000	109052	4889	16364
ESLOVENIA	2000000	259225	31740	127568
ESTONIA	1300000	29875	13026	ND
FINLANDIA	5200000	173800	27027	ND
FRANCIA	61100000	3100000	221000	725000
GRECIA	10500000	383000	41000	148878
HUNGRÍA	10100000	ND	ND	ND
IRLANDA	4000000	141723	12307	22613
ITALIA	57400000	743566	39641	233470
LETONIA	2300000	ND	14291	ND
LITUANIA	3500000	85394	26676	25094
LUXEMBURGO	400000	20100	1992	141
MALTA	400000	885	103	7667
PAÍSES BAJOS	16300000	7300000	25329	379834
POLONIA	38600000	1020115	174539	ND
PORTUGAL	10500000	158703	31262	93298
REINO UNIDO	59600000	1995001 (2003)	106301 (2003)	4197976 (2003)
REPÚBLICA CHECA	10200000	402997	20506	ND
SUECIA	9000000	170528	16000	48344

DATOS DEL AÑO 2.004, SALVO QUE SE INDIQUE LO CONTRARIO.

Tabla 6: Indicadores del control de cumplimiento de la normativa.

Incumplimientos más comunes:

DE	Límites de velocidad
AT	Límites de velocidad
BE	Consumo de alcohol, límites de velocidad, uso del cinturón de seguridad
CY	Límites de velocidad
DK	Consumo de alcohol, límites de velocidad
ES	Límites de velocidad y consumo de alcohol
SK	Límites de velocidad y uso del cinturón de seguridad
SI	Límites de velocidad y uso del cinturón de seguridad
EE	Límites de velocidad
FI	Límites de velocidad y consumo de alcohol
FR	Límites de velocidad, uso del cinturón de seguridad
EL	Límites de velocidad
HU	-----
IE	Límites de velocidad y uso del cinturón de seguridad
IT	Límites de velocidad y uso del cinturón de seguridad
LV	Consumo de alcohol
LT	Consumo de alcohol, límites de velocidad, uso del cinturón de seguridad
LU	Límites de velocidad
MT	Uso del cinturón de seguridad
NL	Límites de velocidad
PL	Límites de velocidad
PT	Límites de velocidad y uso del cinturón de seguridad
UK	Límites de velocidad, prioridad en cruces
CZ	Límites de velocidad
SE	Límites de velocidad

Tabla 7: Incumplimientos más comunes.

Se observa que existe un comportamiento generalizado en los diferentes países de la UE 25 respecto a la naturaleza de los controles que se llevan a cabo. Límites de velocidad y el consumo de alcohol aparecen como los aspectos más controlados.

4.2. Aspectos más relevantes del control y la vigilancia

4.2.1. Consumo de alcohol

Según se recoge en la tabla 4, el límite de concentración de alcohol en sangre más utilizado es de 0,5g/l. Existen diversas sanciones de índole administrativa y penal asociadas al consumo de alcohol, que varían conforme a la gravedad del incumplimiento.

En la siguiente tabla, se observa que no es posible llevar a cabo una comparación completa de las estrategias de control llevadas a cabo por todos los países objeto del estudio, debido a la falta de datos para gran número de países.

En cualquier caso, sí es claramente perceptible la diferencia en número de controles entre países como España y Francia. Si bien Francia muestra una longitud y uso de la infraestructura casi el doble que la de España, Francia llevó a cabo un número de controles cuatro veces mayor.

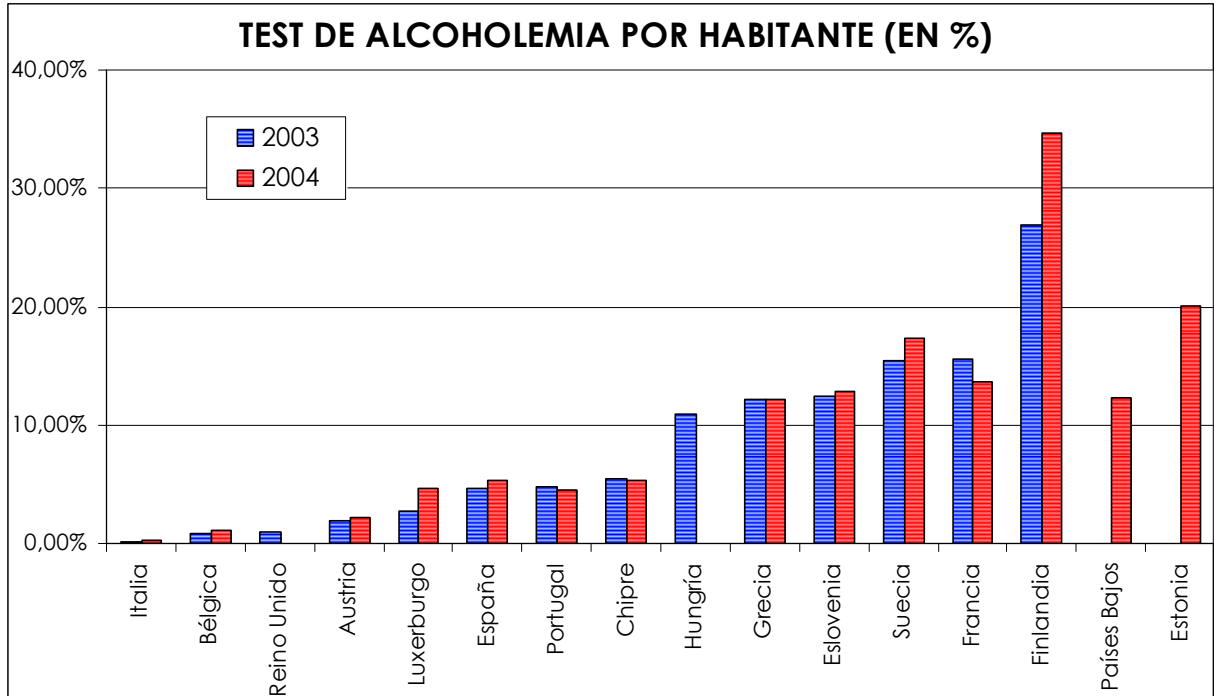


Tabla 8: Test de alcoholemia por habitante

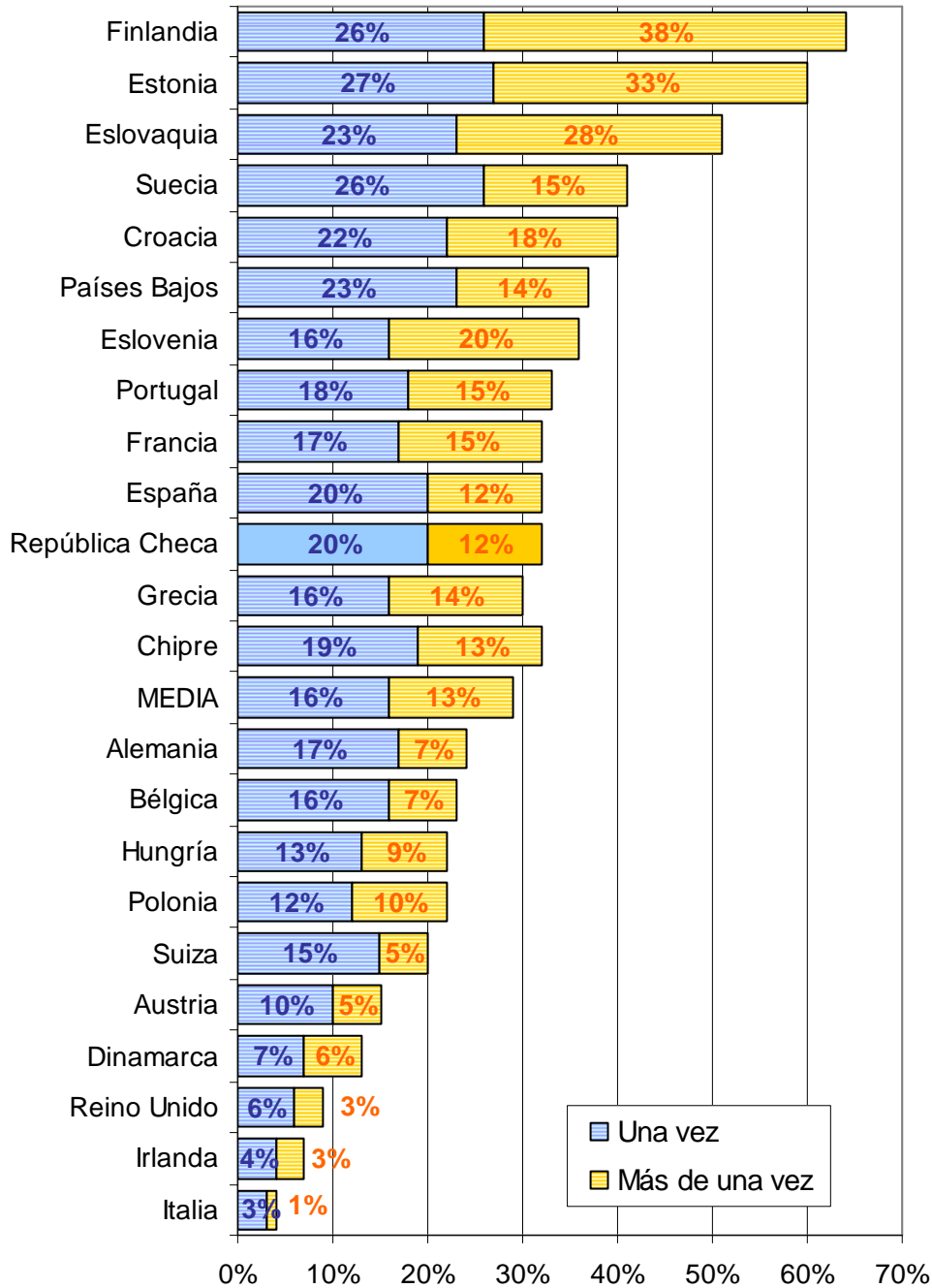


Tabla 9: Porcentaje de conductores sometidos a control de alcoholemia en el periodo 2.000 – 2.003

Las sanciones impuestas a los usuarios que conducen con una tasa de alcohol superior al máximo permitido, influye en gran medida en la concienciación ciudadana, así por ejemplo Italia es el país que más infracciones sanciona mientras que su porcentaje de infracciones por consumo de alcohol por habitante es uno de los más bajos de Europa, a pesar de que su infraestructura tiene aproximadamente el doble de usuarios que la de España.

INFRACCIONES POR CONSUMO DE ALCOHOL POR HABITANTE (EN %)

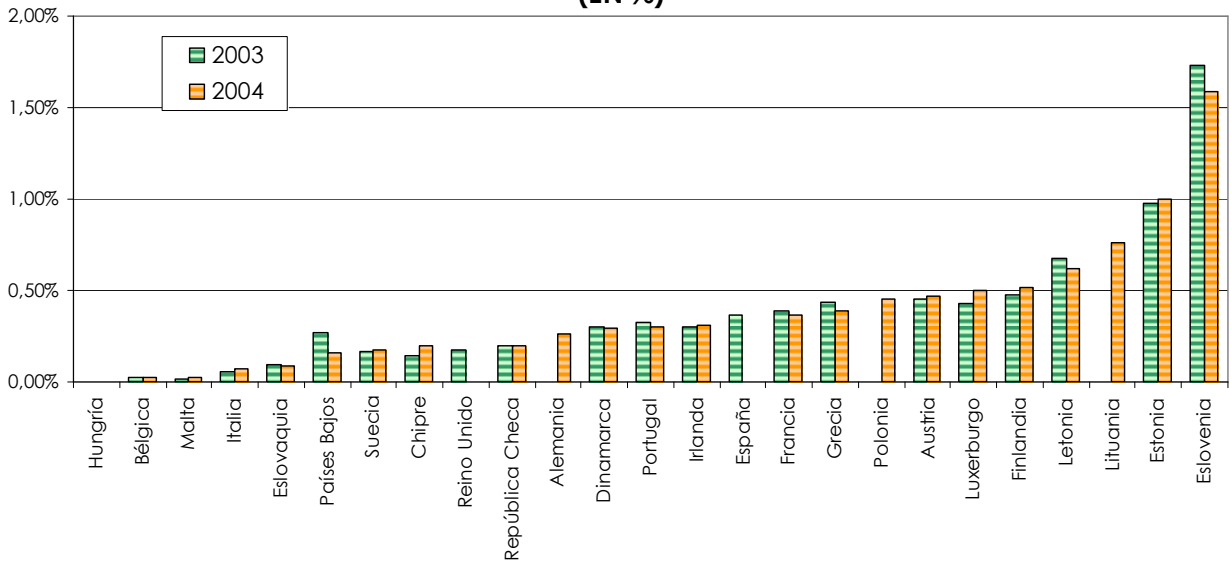


Tabla 10: Infracciones por consumo de alcohol por habitante

INFRACCIONES SANCIONADAS POR CADA 100.000 CONTROLES

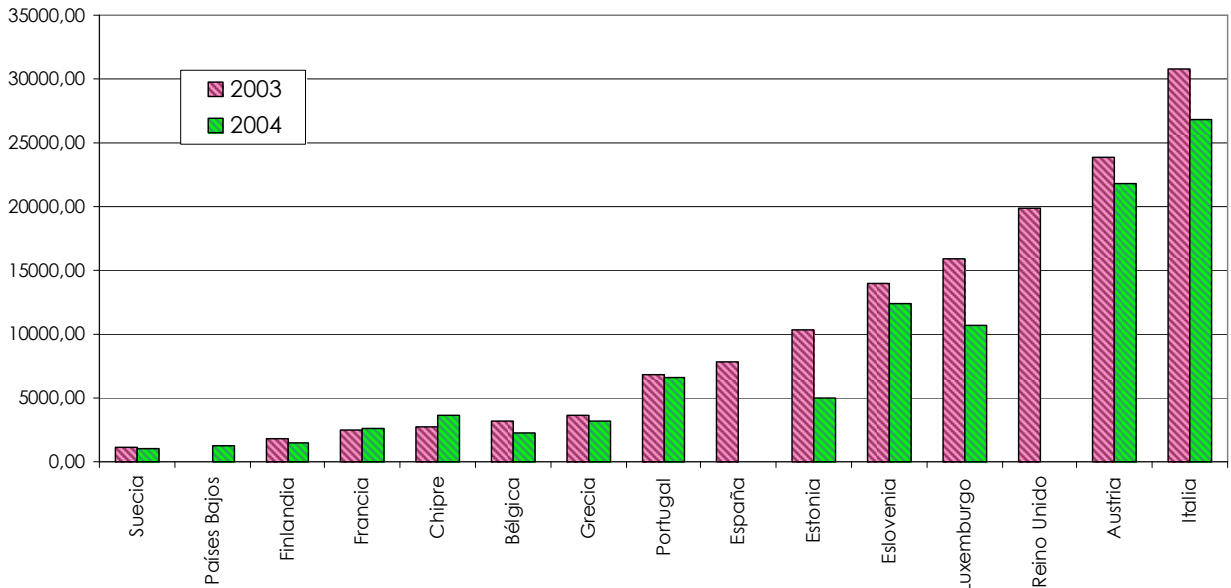


Tabla 11: Infracciones sancionadas por cada 100.000 controles

4.2.2. Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos

Según se puede apreciar en la Tabla 16 del anexo, todos los países tienen regulaciones específicas en lo que se refiere al consumo de estas sustancias. En general las drogas más comúnmente prohibidas son:

- Anfetaminas
- Cannabis
- Cocaína

- Heroína y morfina

En lo que respecta a las estrategias de control, los cuerpos de control y vigilancia han de enfrentarse a la gran dificultad de contar con los instrumentos adecuados para identificar a los infractores. De esta forma, la evaluación de la situación en la carretera la lleva a cabo el agente encargado del control conforme al comportamiento del conductor, y el hecho de que el control se realice a consecuencia de un accidente de gravedad, etc.

Existen de forma generalizada múltiples restricciones legales impuestas en los diferentes países para someter a una persona a un examen de sangre u orina. En general sólo en aquellos casos en los que el agente detecte señales del consumo de estas sustancias, se procederá al análisis de sangre/orina necesarios que puedan determinar si efectivamente se ha consumido una sustancia de este grupo.

En cuanto al régimen de sanciones impuestas en este campo, muchos de los países aplican un régimen idéntico al del consumo de alcohol (Alemania entre otros); por el contrario, en muchos otros el consumo de estos productos viene regulado exclusivamente por el código penal.

4.2.3. Tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros)

El marco legal en este aspecto varía considerablemente entre los diversos países. En Bélgica el conductor puede incluso sufrir pena de cárcel; en Finlandia, Holanda y el Reino Unido el conductor puede ver retirado su permiso de conducción. Para todos los países se establecen multas que varían entre los 30 y los 50.000 euros.

La Tabla 12 muestra la escasez de datos respecto al control llevado a cabo por los diferentes países, poniendo de manifiesto la necesidad de una coordinación mayor por parte de los diversos cuerpos de control y vigilancia. Ello es especialmente importante si se tiene en cuenta que para llevar a cabo acciones efectivas dentro de este ámbito es necesario un alto grado de cooperación entre los diferentes países.

Para el caso específico de España, merece resaltar que en el año 2.002, de los 28.194 controles que identificaron infracciones, en sólo 1.900 casos se ejecutaron las sanciones correspondientes.

	Número de controles	Controles positivos	Número de sanciones
AT	77.209	4.000	4.000
BE	ND	ND	ND
DE	2.717.403	187.504	80.669
DK	ND	ND	ND
ES	1.442.491	28.194	1.900
EL	ND	ND	ND
FR	ND	ND	ND
FI	ND	ND	ND
IT	ND	ND	ND
IE	ND	ND	ND
LU	ND	ND	ND
NL	27.079	0	ND
PT	ND	ND	ND
SE	ND	ND	ND
UK	ND	ND	ND
CY	ND	ND	ND
SK	ND	ND	ND
SI	ND	ND	ND
EE	ND	ND	ND
HU	ND	ND	ND
LV	ND	ND	ND
LT	ND	ND	ND
MT	ND	ND	ND
PL	ND	ND	ND
CZ	ND	ND	ND

DATOS DEL AÑO 2.002

Tabla 12: Controles y sanciones relacionadas con el cumplimiento de los tiempos de descanso por los profesionales del transporte de mercancías y pasajeros.

4.2.4. Elementos de seguridad

Dentro de este apartado se incluyen los siguientes conceptos:

- Uso del casco en motocicletas y ciclomotores
- Chalecos reflectantes
- Triángulos señalizadores
- Sistemas de retención infantil
- Uso del cinturón de seguridad

Se analiza de forma más detallada en el uso del cinturón de seguridad dada su importancia en términos de seguridad vial, y la existencia (al contrario que para el resto de los conceptos) de datos estadísticos referentes a su control y vigilancia.

Uso del casco en motocicletas y ciclomotores – todos los países mantienen regulación en cuanto a su uso, que en su gran mayoría forma parte del código vial. Las sanciones aplicadas por este concepto son casi exclusivamente de corte administrativa y varían entre los 21 y 72 euros en Austria, y los 50 y 2.500 euros en Bélgica. En el caso específico de Bélgica se contempla igualmente la posibilidad de imponer penas de cárcel de 1 a 30 días.

Chalecos reflectantes – En el momento de recogida de datos, un gran número de países europeos aún no habían aprobado normativas a este respecto (Bélgica, Dinamarca, Francia, Finlandia, Italia, Holanda, Suecia), si bien, existe una tendencia generalizada a regular por dicho concepto. No existen datos aún referentes al esfuerzo relacionado con su control y vigilancia.

Triángulos señalizadores - todos los países mantienen regulación en cuanto a su uso, que en su gran mayoría forma parte del código vial. En los casos de Austria, Bélgica, Alemania, Grecia, Finlandia, Italia Portugal y Suecia, es obligatorio llevar un triángulo en el vehículo. En España se requieren dos. Existe una considerable diferencia entre países en cuanto a la distancia que debe haber entre el vehículo y el triángulo.

En cuanto a las sanciones administrativas aplicadas por este concepto, estas varían considerablemente entre los diferentes países (máximos por país de 2.180 euros en Austria, 2.500 euros en Bélgica, 40 euros en Alemania, 134 euros en Dinamarca, 91 euros en España, 30 euros en Grecia, 135 euros en Francia, 275 euros en Italia, 28 Euros en Holanda, 600 euros en Portugal y 53 en euros en Suecia.

En Bélgica, al igual que para el caso del uso del casco, se contemplan penas de cárcel de 1 a 30 días. En Italia, se aplican 2 puntos al sistema de permiso de conducción por puntos, y en Portugal, para el caso de autopistas, se puede retirar el permiso de conducción entre 60 y 730 días.

Sistemas de retención infantil – los países mantienen regulación en cuanto a su uso que en su gran mayoría forma parte del código vial.

La norma más común al respecto, es el uso obligatorio de estos elementos de seguridad con niños menores de 12 años y altura inferior a 1,5 metros: en el asiento delantero (en caso de que no haya “air-bag”, o que el mismo esté desconectado), y en el asiento trasero tanto en carreteras urbanas, como interurbanas incluyendo autopistas.

La vigilancia se realiza principalmente por medio de controles visuales. La dificultad principal encontrada por los servicios de control y vigilancia reside en visualizar correctamente el asiento trasero del vehículo, y visualizar que el sistema de retención esté debidamente instalado.

El régimen sancionador es similar al del uso de triángulos señalizadores mencionado más arriba.

Tan solo se dispone del número de infracciones para un escaso número de países (en 2002 se realizaron 582 sanciones en Grecia, 36.001 en Francia, 662 en Portugal y 1.163 en Suecia).

Uso del cinturón de seguridad - todos los países mantienen regulación en cuanto a su uso. Además se han llevado a cabo diversos endurecimientos en dichas regulaciones acerca del uso de cinturones en los asientos traseros de los vehículos, dispositivos sonoros alertando de la necesidad de utilización del cinturón en el momento de encendido del vehículo, etc.

En términos generales, los controles en este campo se realizan principalmente mediante contacto visual por los agentes, aunque diversos cuerpos de control y vigilancia también interrogan al conductor y/o utilizan patrullas fijas para la detección de los infractores (véanse casos como Dinamarca, Francia, Irlanda, Luxemburgo y Portugal).

La Tabla 13 muestra el número de habitantes sancionados por no utilizar el cinturón de seguridad. Así se aprecian casos como los de Eslovenia, cuya campaña de control en este campo pone de relieve que en términos estadísticos, aproximadamente un 6,38 % de la población ha sido sancionado durante el año 2.004 por este concepto.

Los problemas principales encontrados en algunos países para el control del uso del cinturón de seguridad son la dificultad de verificar los asientos traseros del vehículo en marcha, la llamada de atención de unos conductores a otros ante la presencia de patrullas de control, y en general la dificultad de identificar a los infractores.

Igualmente, la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros no se ha traducido aún en comportamientos socialmente generalizados (como es el caso de Portugal).

De esta forma, todos los países apoyan sus actividades de control con campañas masivas de concienciación en la importancia de la utilización del cinturón para la seguridad vial.

En cuanto al régimen sancionador, éste varía considerablemente entre unos países y otros. En Bélgica, por ejemplo, puede llegar a implicar una pena de cárcel. En Suecia y el Reino Unido puede acarrear suspensión del permiso de conducción. En Francia, España, Italia y Luxemburgo, la sanción va acompañada de una reducción de puntos en el permiso, mientras que en otros países como Alemania Dinamarca y Grecia, tan sólo se impone una multa de relativamente baja cuantía (30 euros en Alemania, 67 euros en Dinamarca, y 150 euros en Grecia).

PROPORCIÓN DE HABITANTES SANCIONADOS POR NO UTILIZAR EL CINTURÓN DE SEGURIDAD (%)

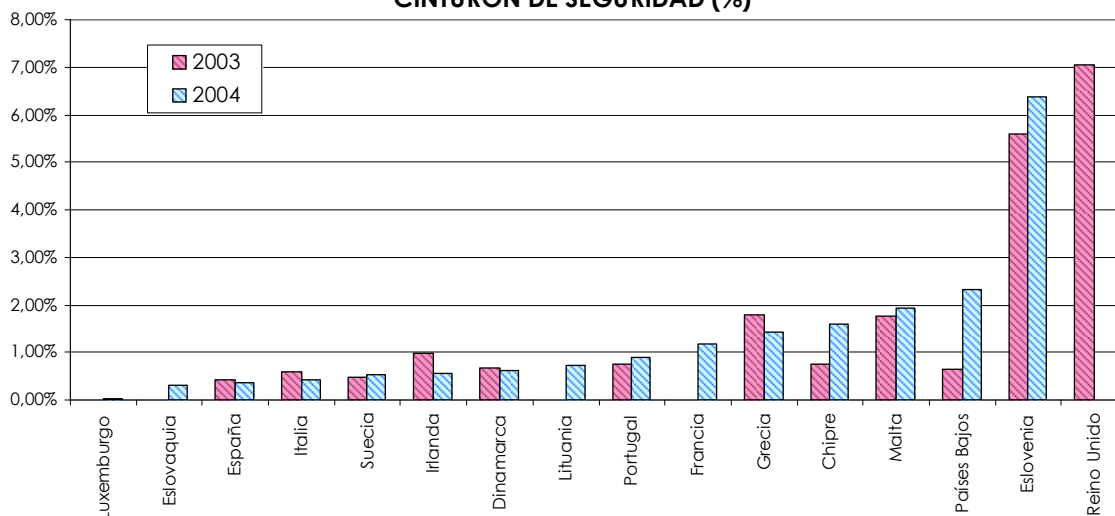


Tabla 13: Proporción de habitantes sancionados por no utilizar el cinturón de seguridad.

En la siguiente tabla se muestra el ratio de utilización del cinturón de seguridad para los diferentes países de la Unión Europea. España se sitúa entre los países con mayores ratios de utilización

	Ratio de utilización del cinturón de seguridad (%)	
	Asientos delanteros	Asientos traseros
Austria	77	56 (adultos)
Bélgica	66	n/d
Chipre	n/d	n/d
República Checa	75 (conductor)	n/d
Dinamarca	84	63
Estonia	75	21
Finlandia	89	80
Francia	97	68
Alemania	94 (conductor)	90 (adultos)
Grecia	40 (2003)	15 (2003)
Hungría	59	20 (2003)
Irlanda	85 (2003)	46 (adultos, 2003)
Italia	n/d	n/d
Letonia	n/d	n/d
Lituania	n/d	n/d
Luxemburgo	88 (conductor)	72
Malta	95 (conductor)	43
Países Bajos	86 (2003)	63 (2003)
Polonia	71	49
Portugal	88 (conductor)	25
Eslovaquia	n/d	n/d
Eslovenia	81	40
España	86 (2003)	42 (2003)

Suecia	92 (conductor)	79
Reino Unido	93 (conductor)	83

DATOS DEL AÑO 2.004 SALVO QUE SE ESPECIFIQUE LO CONTRARIO

Tabla 14: Ratios de utilización del cinturón de seguridad

4.2.5. Respeto de la prioridad en cruces e intersecciones

Las sanciones impuestas por este concepto varían enormemente en cada país en función de la gravedad de la infracción. De esta forma, se pueden imponer multas, que oscilan entre los 4 y los 3.650 euros; igualmente la sanción puede acarrear suspensión del permiso de conducción de entre 30 días y 10 años, y penas de cárcel de entre 4 días y 2 años. En algunos casos como el de Grecia, se puede incluso retirar el permiso de circulación del vehículo y la matrícula del mismo por un período de hasta 40 días.

El control se lleva a cabo por diferentes medios: patrullas de control fijas y móviles, control visual, cámaras, videocámaras, y control por las autoridades públicas mediante el interrogatorio posterior a un accidente. En cualquier caso, los métodos mas utilizados son las patrullas móviles, el control visual y el interrogatorio a las víctimas de un accidente.

De nuevo, la información disponible en el ejercicio de controles y la imposición de sanciones por los países objeto del estudio es muy limitada, dificultando cualquier tipo de comparación exhaustiva de la envergadura de los planes de control en este ámbito.

	Número de sanciones
AT	ND
BE	ND
DE	ND
DK	ND
ES (2001)	31.510
EL	ND
FR (2002)	347.612
FI	ND
IT	ND
IE	ND
LU	ND
NL	ND
PT (2002)	5.154
SE (2002)	5.308
UK (2000)	232.000

DATOS DEL AÑO 2.002

Tabla 15: Sanciones relacionadas con el cumplimiento de las normas de prioridad en cruces e intersecciones.

4.2.6. Uso del teléfono móvil

La mayoría de los países han desarrollado (o están en proceso de desarrollar) normas relacionadas con este concepto (caso del Reino Unido, Irlanda y Suecia). Dada la novedad de estas normas, el control está siendo apoyado por campañas masivas de concienciación de la sociedad en los peligros asociados al uso de estos dispositivos.

En cuanto al uso de sistemas “manos libres”, es comúnmente aceptado, siempre y cuando las circunstancias en términos de la seguridad del tráfico sean favorables.

En lo que concierne al control, éste se está incorporando a las tareas habituales de las patrullas de control móviles. Respecto a las sanciones, cabe resaltar las enormes diferencias entre unos países y otros. De esta forma, sin en Austria las multas por este concepto oscilan entre los 21 y los 72 euros, en Bélgica pueden llegar a los 2.500 euros.

Los países más activos en el control y la vigilancia son Italia, España y Portugal, quienes han tomado este aspecto con gran seriedad. Ahora bien, dada la novedad de las normas en este ámbito, es previsible que todos los países incrementen en el corto plazo el número de controles y sanciones que llevan a cabo.

	Número de sanciones
AT	ND
BE	ND
DE	ND
DK	ND
ES	33.279
EL	ND
FR	ND
FI	ND
IT	10.968 (fuera de entornos urbanos)
IE	Sin regular
LU	NA
NL	NA
PT	3.613
SE	Sin regular
UK	Sin regular

DATOS DEL AÑO 2.002

Tabla 16: Sanciones relacionadas con el uso del teléfono móvil.

4.2.7. Límites de velocidad

Los agentes de control han de enfrentarse a diversas dificultades relacionadas con la eficacia de los dispositivos utilizados a la hora de controlar y sancionar por exceso del límite de velocidad. Principalmente:

La presencia de varios vehículos que sobrepasen el límite al mismo tiempo.
Cambios climáticos y vibraciones en el aire.

La dificultad en algunos países de que los resultados mostrados por un radar se consideren como prueba en un juicio.

La Tabla 17 muestra el número de infracciones así como su relación con el tamaño de la población. Así se aprecian casos como los de los Países Bajos, cuya campaña de control en este campo pone de relieve que en términos estadísticos, aproximadamente un 50% del total de población ha sido sancionada durante el año 2004 por este concepto. Dato que contrasta enormemente con gran parte de los países (como es el caso de Italia y España con porcentajes del 1,3 y 1,5 respectivamente).

Tamaño diferencia puede tener lugar principalmente por un mayor esfuerzo en control y severidad en la aplicación de las sanciones, como es el caso de Finlandia e Irlanda, donde se utiliza el mayor número de dispositivos de vigilancia y control de la circulación por cada 100.000 habitantes. Así si en España se aumentase el número de controles de velocidad, los porcentajes de infracciones se asemejarían a los de Austria o Eslovenia.

INFRACCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD POR HABITANTE (%)

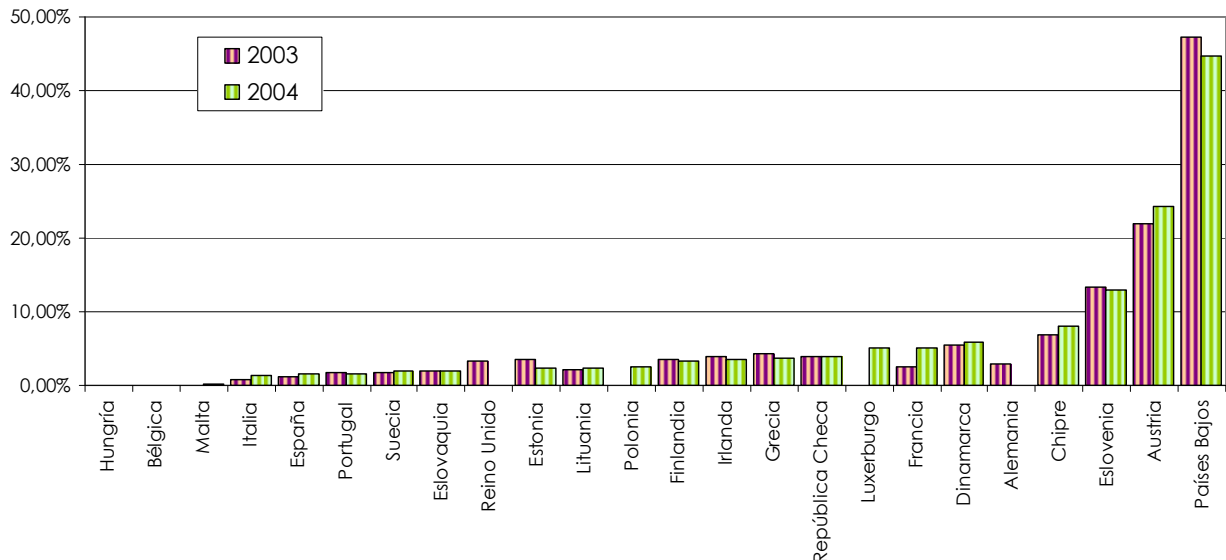


Tabla 17: Porcentaje de infracciones por exceso de velocidad por habitante

**NÚMERO DE DISPOSITIVOS DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LA VELOCIDAD
POR CADA 100.000 HABITANTES. AÑO 2.004**

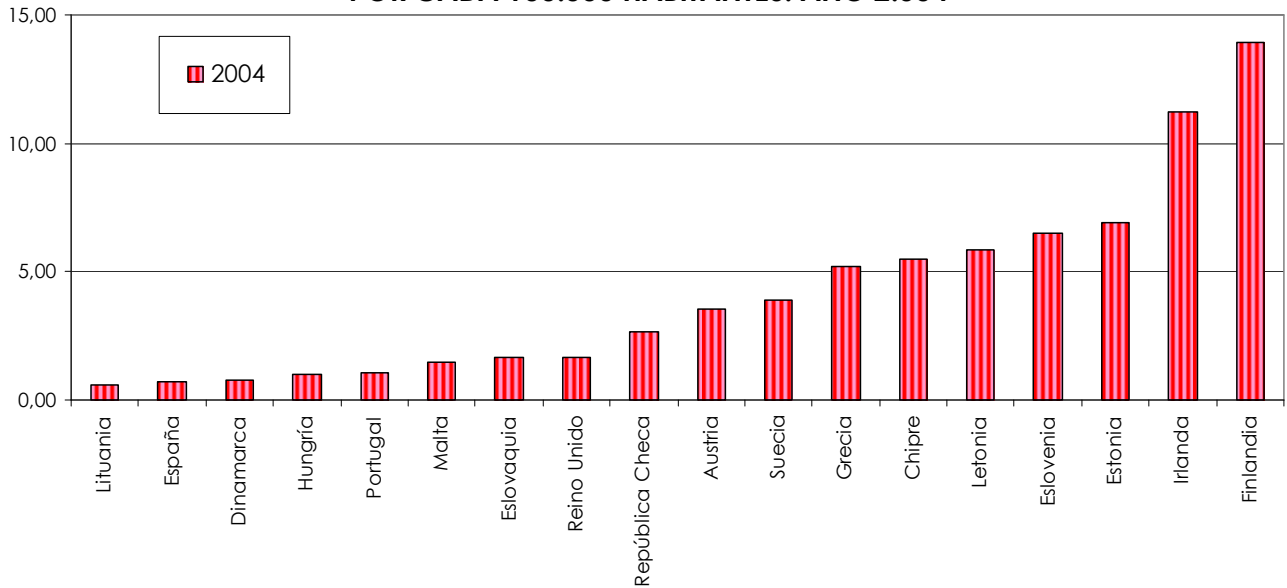


Tabla 18: Número de dispositivos de vigilancia y control de la velocidad por cada 100.000 habitantes

Al igual que en la mayoría de los aspectos presentados, y a pesar de la similitud de límites de velocidad e importancia en términos de la seguridad vial para todos los países, el régimen sancionador por este concepto varía enormemente entre ellos.

La máxima cuantía de las multas varía entre los 200 euros en Grecia, y los 5.000 euros en Luxemburgo. Igualmente mientras Bélgica, Luxemburgo y Suecia contemplan penas de cárcel de hasta más de un año, el resto de los países no aplican sanciones penales en caso alguno.

	Exceder el límite en 16 km/h	Exceder el límite en 21 km/h
Dinamarca		
Alemania	30 euros	40 euros
Lituania		
Polonia		
Italia	143 euros	143 euros
Bélgica	80 euros	105 euros
Reino Unido		
Austria	35 euros	29-70 euros
Luxemburgo		
España		
Portugal		
Chipre		
Hungría		
Grecia		
Eslovenia		
Suecia		
Francia	68 euros	135 euros
Finlandia		
República Checa		
Irlanda		
Letonia		
Malta		
Eslovaquia		
Países Bajos	70 euros	100 euros
Estonia		

Tabla 19: Sanciones relacionadas con el exceso de los límites de velocidad

5. CONSIDERACIONES FINALES

Campañas masivas de control y vigilancia proporcionarán resultados positivos de forma duradera tan sólo en el caso de que estas se conciben de forma global, incluyendo en su concepción y desarrollo a **todos los actores involucrados** en dicha tarea; en caso contrario, la percepción popular y la credibilidad de los agentes del control y el orden se verá mermada.

La **combinación** de estas campañas con otras paralelas orientadas a la **concienciación** de la bondad del cumplimiento de las normas así como mejoras en el proceso de **aprendizaje, y re-aprendizaje** en casos de infracciones repetitivas, etc. incrementará considerablemente el éxito de los resultados.

Con la libre circulación de pasajeros y mercancías a lo largo de la Unión Europea, se incrementa considerablemente el tráfico de vehículos extranjeros en cada país. Las implicaciones de este nuevo esquema del transporte reivindican una **mayor coordinación** no sólo en la elaboración de las normas de circulación, sino también en las tareas de control y vigilancia.

Pero este nuevo esquema no sólo incorpora retos, sino que igualmente favorece el aprendizaje mutuo entre países y cuerpos de control gracias al **intercambio de buenas prácticas entre profesionales y expertos en la materia**. Si bien estas actuaciones ya llevan varios años produciéndose (véanse los grupos de trabajo en el marco del proyecto ESCAPE (Niza – 1999, Brno - 2000), las diferencias existentes en la eficacia y periodicidad de los controles aconsejan un acercamiento mayor entre los cuerpos de control de los diferentes países.

De cara a un efectivo control y vigilancia del usuario de la carretera, y la obtención de un ratio beneficio/coste lo mas elevado posible, se hace igualmente importante, no sólo una mayor coordinación, entre cuerpos de control a nivel nacional y Europeo, sino también una determinación del **grado de especialización** necesario para el control de determinados comportamientos.

Así, teniendo en cuenta los recursos escasos a disposición de los cuerpos de control y vigilancia actuales, existe la incipiente necesidad de estudiar los ámbitos, formas y condiciones por las que se puedan **delegar parte de las funciones de control** que actualmente estos llevan a cabo a otras organizaciones que ostentan la capacidad requerida para cumplir con dicha labor en las mismas condiciones

ANEXO – NORMATIVAS

Consumo de alcohol

AT	StVO (art. 5, 5b); FSG (art. 14 § 8).
BE	Real Decreto en política de tráfico vial (art. 34-37, 38-49, 55-64); Acta del Tráfico Vial (art. 8).
DE	Acta del Tráfico Vial (StVG) (art. 24a § 2); Para crímenes: Cod. penal (Strafgesetzbuch, StGB) (art. 315c §1 número 1, §2, §3 y 316).
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001) (art. § 53).
ES	RD 2282/1998 (art. 20-23) (Modificando. art 20 y 23 del RD 13/1992 sobre niv. máx. de alcohol); Cod. penal LO 10/1995 (art. 379, 380 y 383); RD 13/1992 (art. 20-26).
EL	Decisión Ministerial 43500/5691/02; RTC (art. 42).
FR	Cod. Vial (art. R234-1-14) (consumo de alcohol y drogas durante la conducción); Cod. Penal (art. L221-6, L222-19) (homicidio involuntario o daños).
FI	Acta del Tráfico (267/1981): art.100 (Definiciones de crímenes de tráfico); Cod. penal (19.12.1889): art. 23 (acerca de crímenes de tráfico: 545/1999).
IT	Código del tráfico Vial (art. 186).
IE	Acta del Tráfico Vial 1994 (modificado en 1995).
LU	NA
NL	Ley del tráfico vial: art. 8 (cubre tanto alcohol como medicinas y drogas).
PT	Código Vial (art. 81, 146, 147, 158 and 159).
SE	Acta de Ofensa al Tráfico Vial de Suecia (1951:649) (art. 4).
UK	Acta del Tráfico Vial 1988 (Capítulo 52, Partes I, 4-10).

Tabla 20: Control y vigilancia del consumo de alcohol – Marco Legal.

Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos

AT	FSG, StVO: art. 7; FSG, art. 5 a.
BE	Real Decreto 16 Marzo 1999 (Conducción bajo los efectos de sustancias diferentes al alcohol) Acta del tráfico Vial: art. 35.
DE	Código Penal: art. 315c, 316 Acta del tráfico Vial, Código Penal: art. 24a § 2 .
DK	Acta del tráfico Vial de Dinamarca: § 54. §3,1 cf.§1;§2; §27,1,cf.§2;§3; Código criminal: §191.
ES	RD13/1992: art. 27-28; LO 10/1995 Código Penal: art. 379,380 y 383.
EL	RTC: art. 42.
FR	Cod. Penal: art. L 131-13 (importe de las multas) art. L 221-222 (Homicidio o daños involuntarios); Cod. Vial: art. R 235-1-13 (Consumo de drogas) L 232-1.
FI	Acta del Tráfico Vial (267/1981): art.100 (Definiciones de crímenes de tráfico); Cod. penal (19.12.1889): art. 23 (acerca de crímenes de tráfico: 545/1999).
IT	Código del Tráfico Vial: art. 187 (acerca de narcóticos y otras sustancias psicotrópicas).
IE	Acta del Tráfico Vial de 1994: Par. III, 10-24; modificado en 1995.
LU	NA
NL	Wegenverkeerswet: art. 5.
PT	Decreto Reg.24/98 de 30/10 (control del conductor); Ley 30/2000 de 29/11 (uso de drogas); DL 15/93 de 22/1 (tráfico y el uso de drogas); DL 69/2001 de 24/2 (nuevas sustancias); Portaria 540/2001 de 28/5 (uso de drogas).
SE	Acta de Ofensa al Tráfico Vial de Suecia (1951:649): art. 4 (2).
UK	Acta del Tráfico Vial 1988: Capítulo 52, Partes I, 4-10.

Tabla 21: Control y vigilancia de la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos – Marco legal.

Tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros)

AT	VStG (Verwaltungsstrafgesetz) § 37a, KFG (Krafftahrgesetz) §102, AZG (Arbeitszeitgesetz).
BE	Regulación CE NR 3820/85; Real Decreto 13-5-1987 ejecución de la regulación CE Nr 3820.
DE	FPersG (Fahrpersonalgesetz); AETR par 6-9; ArbZG (Arbeitszeitgesetz); FPersV (Fahrpersonalverordnung).
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001).
ES	RD 1211/9, 28-09; RD 2242/1996, 18-10.
EL	Código laboral y provisiones relacionadas
FR	Decreto 26-01 1983; 25-04 2002.
FI	Directiva del Consejo 88/599; Regulación del Consejo No 3820/85, 5,6, 7,8,9.
IT	Código del Tráfico Vial ART 174.
IE	Acta de la Comunidad Europea de 1972; Reglamento Comunitario de 1986.
LU	Reglamento del Gran Ducado de 26-8-1993 art 1-6.
NL	Ley en horarios de trabajo
PT	Decreto 324/73 de 30.06; Portaria 1078/92 de 23.11; Ley 114/99 de 03.08; DL 272/89 de 19.08; Despacho Normativo 22/87 de 04.03; Reglamento CE 3820/85 de 20.12.
SE	Orden en autoridades competentes (1995:521); Förordning (1995:524); Orden en normas de descanso (1994:1297); Reglamento CE 3820/20.
UK	Acta del transporte 2000.

Tabla 22: Control y vigilancia de los tiempos de descanso (profesionales del transporte de mercancías y pasajeros – Marco legal

Uso del casco en motocicletas y ciclomotores

AT	KDV 1967: art. 4 § 1 y 2
BE	Código Vial de 1 de diciembre de 1975 Art. 36
DE	StVO: art. 21 § 2
DK	BEK nº 518 de 03/07/1998 (Acta ejecutiva del Ministerio de Transporte en materia del uso del casco)
ES	RD 339/1990 de 2 de marzo: art.47; Ley 43/1999 de 25 de noviembre (Adaptando el Cod. vial al ciclismo y mod. art.47 del RD 339/1990); RD 13/1992 de 17 de enero: art. 116, 118 y 119 (Cinturón de seguridad, casco y otros elementos de la seguridad)
EL	RTC: 12 (6)
FR	Código Vial: R431-1
FI	Acta del Tráfico Vial : art. 89,90
IT	Código del Tráfico Vial: art. 171
IE	Acta del Tráfico Vial
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 1955 art. 160-15
NL	Reglamento del tráfico y las señales: art. 60
PT	Despacho n.º 43/96 (1996-12-26) (especificaciones técnicas del casco); DL n.º 114/94 (1994-05-03): art. 82
SE	Orden del tráfico vial (1998:1276): 4 cap. 9 §; TSVFS 1987:10 ; TSVFS 1991:72
UK	Regulación de 1982 en motocicletas (casco de protección); Acta de la Seguridad del Tráfico Vial de 1988: Capítulo 52, Parte I, 16-18

Tabla 23: Control y vigilancia del uso del casco en motocicletas y ciclomotores – Marco legal.

Chalecos reflectantes

AT	KFG: art 103 §3
BE	Sin regular
DE	StVO: Art 35 § 6 frase 4
DK	Sin regular
ES	Ley 43/1999: art. 4; RD 13/1992: art. 123 (seguridad del peatón y elementos fluorescentes); Ley 19/2001 de 19 de noviembre: 5ª prov. final (Mod. RD 339/1990); RD 339/1990 de 3 de marzo: art. 42.3 (Mod. por la Ley 19/2001)
EL	RTC: art.47
FR	Sin regular
FI	Sin regular
IT	Sin regular
IE	Normas de circulación (No existe una norma /ley en el uso de prendas fluorescentes, pero se sugiere que el peatón y el ciclista se hagan visibles al resto del tráfico rodado.)
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 1955
NL	Sin regular
PT	DL n.º 77/97 (1997-04-05): art. 10 (sanciones) ; DL n.º 76/2000 (2000-05-09) (Disposiciones comunes, párrafo 10260)
SE	Sin regular
UK	Código de Circulación (No existe una norma oficial, pero dicho código recomienda que peatones, ciclistas y motoristas se hagan visibles al resto del tráfico rodado)

Tabla 24: Control y vigilancia del uso de chalecos reflectantes – Marco legal.

Triángulos señalizadores

AT	KFG 1967: art. 5 § 1, art 102 § 10, art. 103 § 12b; StVO 1960: art. 89 § 2; KDV 1967: art. 2a KDV
BE	Código Vial de 1 de diciembre de 1975: art. 81.2; Real Decreto de 15 de marzo de 1968: art. 70 (Especificaciones técnicas, extintores de incendios y triángulos señalizadores)
DE	StVZO: Art 53a § 2
DK	Acta del Tráfico Vial del Dinamarca: §31 (Orden Ejecutiva del Ministerio de Transportes en el uso de triángulos señalizadores y de advertencia de obstáculos (BEK nº 700 de 21/08/1995)
ES	RD 2822/1998 de 23 de diciembre: anexo XII (accesorios, recambios y herramientas); RD 13/1992 de 17 de enero: art.130 (uso de triángulos señalizadores)
EL	RTC: art.34; 81
FR	Código Vial: R 412-1
FI	Decreto en construcción y equipamiento de vehículos a motor: 1248/2002 Art. 35; Acta del Tráfico Vial: Act: art. 61
IT	Código del Tráfico Vial: art. 72; 162
IE	Acta del Tráfico Vial 1961; Tráfico Vial (iluminación de vehículos) regs 1963
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 195
NL	Reglamento de Circulación: art. 58
PT	Portaria n.º 418/90 (1990-06-07) : Características técnicas de los triángulos señalizadores; Decreto Ley n.º 114/94 (1994-05-03): art. 88
SE	Orden del Tráfico Vial (1998:1276): 3 cap. 57 §; regulaciones de la Administración de Carreteras (SNRA): VVFS (2003:22): cap 24
UK	Reglamento en señales Viales (obstrucciones temporales) de 1997

Tabla 25: Control y vigilancia del uso de triángulos señalizadores – Marco legal.

Sistemas de retención infantil

AT	KFG 1967: art 106 § 1a, 1b y 1e
BE	Real Decreto de 15 de marzo de 1968: art.30; Código Vial de 1 de diciembre de 1975: art.35
DE	StVO: art.21§1a
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001): §80
ES	RD 13/1992: art. 10 (Regula la presencia de niños en el asiento delantero); RD 339/1990: art. 11.4 (Regula la presencia de niños en el asiento delantero)
EL	RTC: art.33;12
FR	Código Vial: R412-1
FI	Acta del Tráfico Vial: art. 88
IT	Código del Tráfico Vial: art. 172
IE	Directiva 91/761/EEC; Tráfico Vial (Construcción, equipamiento y uso de vehículo) Reglamento de 1991; Acta del tráfico Vial de 1961
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 1955
NL	Reglamento de Circulación: art. 59
PT	DL n.º 225/2001 (2001-08-11) (Homologación de sistemas de retención infantiles); Portaria 849/94 (1994-09-22) Regulación del uso del cinturón de seguridad ; DL n.º 114/94 (1994-05-03): art. 55 (Revisión del Código Vial (primera mod. DL 2/98, segunda mod. DL 265-A/2001)
SE	Orden del Tráfico Vial (1998:1276): 4 cap. 10 §
UK	Acta del Tráfico Vial de 1988: Cap. 52, Parte I, 14-15

Tabla 26: Control y vigilancia del uso de sistemas de retención infantil – Marco legal.

Uso del cinturón de seguridad

AT	Sicherheitsgurtengesetz: art. 3 § 1-7 ; KFG 1967: art. 106 § 1a, 1b, 1c y 1e
BE	Real Decreto de 1 de diciembre de 1975: art. 35
DE	StVO: art. 21 a
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001): §80
ES	RD 339/1990: art. 47; RD 13/1992: art. 116; 117; 119
EL	RTC : 12; 33; 81
FR	Decreto de 27 de diciembre de 1991: art. 1-8; Decreto de 9 de Julio de 1990: art. 1-3; Código Vial
FI	Decreto en el uso de vehículos en la carretera; Acta del Tráfico Vial
IT	Código del Tráfico Vial: art. 72; 172
IE	Directiva 91/761/EEC; Reglamento de 1991 en construcción, equipamiento y uso de vehículos; Acta del Tráfico Vial de 1961
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 1955 2-46
NL	Reglement verkeersregels: art. 59
PT	DL n.º 225/2001 (2001-09-11) (Homologación de cinturones de seguridad); Portaria 849/94 (1994-09-22) (uso de cinturones de seguridad); DL n.º 114/94 (1994-05-03): art. 82 (Revisión del Código Vial (primera alteración DL 2/98, segunda alteración DL 265-A/2001))
SE	Orden del Tráfico Vial (1998:1276): 4 cap. 10 §
UK	Acta del Tráfico Vial 1988: Capítulo 52, Parte I, 14-15

Tabla 27: Control y vigilancia del uso del cinturón de seguridad – Marco legal.

Prioridad en cruces

AT	StVO, Art 7, 8a § 2, 16 § 2d, 19, 24 §1d, 26, 38, 50 § 3.
BE	Código Vial de 1 de diciembre de 1975, §12
DE	StVO, Art 2, §9a, 11, 12, 20.
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001): § 4, 7, 16-17, 19, 23, 26, 27, 29, 41, 49 and 51.
ES	RD 13/1992, §56-63; Ley 43/1999 de 25 de noviembre, adaptando la circulación vial al ciclismo y RD 339/1990, §21-27.
EL	RTC, §6, 7, 17, 26, 34, 38 and 44.
FR	Código Vial §R415
FI	Decreto del Código Vial (182/1982)
IT	Código del Tráfico Vial, §141, 145, 148, 158 y 177.
IE	Acta del Tráfico Vial de 1994.
LU	ND
NL	Reglamento de las normas del tráfico y las señales y Acta del Tráfico vial, §5-8.
PT	Código Vial: §17, 30-33, 52, 65, 69, 76, 77, 139 y 146.
SE	Orden del Tráfico Vial (1998:1276).
UK	Acta del Tráfico Vial 1988; Acta de regulación del tráfico vial 1984; y el Código de Autopistas

Tabla 28: Control y vigilancia del respeto a la prioridad de cruce – Marco legal.

Uso del teléfono móvil

AT	BGBl II Nr. 152/1999 Art 2 § 1 lit a y b
BE	Código Vial de 1 de diciembre de 1975 Art 8.4
DE	StVO Art 23 § 1a
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001): § 55 a
ES	RD 339/1990 de 2 de marzo; 11 Ley 19/2001 de 19 de diciembre, parte 7
EL	RTC13
FR	Road Code R412-6-1
FI	Acta del Tráfico Vial art 24a
IT	Código del Tráfico Vial 137
IE	Sin regular
LU	Reglamento del Gran Ducado de 7 de diciembre de 2000 art 2
NL	Reglamento del tráfico y las señales 61 ^a
PT	Ley Decreto - Código Vial Nacional 84
SE	Sin regular
UK	Sin regular

Tabla 29: Control y vigilancia del uso del teléfono móvil – Marco legal.

Cumplimiento de los límites de velocidad

AT	1) KDV 1967 (Art 58), 2) StVO (Art 20 § 1 y 2; art 42 § 8)
BE	1) Real Decreto de 7 de abril de 1976 (Art 1.8), 2) Código Vial de 1 de diciembre de 1975 (Art. 10-11)
DE	StVO (Art. 3)
DK	Acta del Tráfico Vial de Dinamarca (LBK 712 02/08/2001): § 41, 42, 43, 43a
ES	RD 13/1992 (Art. 45 a 52)
EL	RTC (Art. 19, 20)
FR	Código Vial (R413)
FI	1) Decreto del uso del vehículo 125/1992 (Art. 2), 2) Acta del tráfico vial 267/1981 (Art. 6)
IT	Código del Tráfico Vial (Art. 117, 141, 142)
IE	1)Acta del Tráfico Vial 1968, 2) Normas de la carretera, 3) Tráfico Vial (Regs 92)
LU	Decreto del Gran Ducado de 23 de noviembre de 1955 art 139
NL	Reglamento del tráfico y las señales (Art. 19-22)
PT	1) Ley-Decreto 2/98 de 3 de mayo (Art. 7, 134, 137, 139, 141, 142, 148, 144), 2) Ley-Decreto 209/98 de 15 de julio (Anexo II), 3) Código Vial (Art. 24, 27, 28), 4) Decreto 22-A/98 de 1de octubre (Art. 24, 26, 32, 34)
SE	Orden del tráfico Vial 1998:1276 (ch. 3 § 17)
UK	Regulación del Tráfico Vial (secciones 81, 86, 89 y sch 6)

Tabla 30: Control y vigilancia del cumplimiento de los límites de velocidad – Marco legal.