



**Estrategias de Diseño Institucional y Cumplimiento.  
El Caso de las Nuevas Políticas de Seguridad Vial en España**

**Jordi Tena-Sánchez<sup>1</sup>**

**Resumen:**

Durante la última década se ha producido un salto adelante cualitativo en las políticas de tráfico y seguridad vial aplicadas en España, que ha tenido como consecuencia importantes reducciones de la siniestralidad y del número de víctimas y heridos. En el presente artículo se analiza el diseño de dichas políticas a partir de las teorías contemporáneas del diseño institucional. Se sostiene que las políticas de seguridad vial aplicadas en España se ajustan de forma razonable (o, como mínimo, más que anteriormente) a lo que, siguiendo a Philip Pettit, se denominarán *estrategias centradas en el cumplimiento*. El trabajo concluye con algunas recomendaciones que permitirían que las políticas de seguridad vial se ajustasen en mayor medida al tipo ideal así como, presumiblemente, reducir aún más el número de accidentes y víctimas.

**Palabras Claves:**

Diseño institucional, Estrategias centradas en el cumplimiento, Enforcement pyramid, Accidentes de tráfico, Cumplimiento.

**Abstract:**

Road safety policies enforced in Spain have seen a qualitative leap forward over the previous decade, which has in turn produced a considerable reduction in crash fatalities. This article analyzes these policies from the point of view of contemporary theories of institutional design. It is argued that these policies match reasonably (or, at least, more than before) to what, following Philip Pettit, I will call *compliance-centered strategies*. The article concludes with some recommendations of measures which would make road safety policies match better with the ideal type, as well as, presumably, further reducing traffic accidents.

**Keywords:**

Institutional design, Compliance-centered strategies, Enforcement pyramid, Traffic accidents, Compliance.

---

<sup>1</sup>Universitat Autònoma de Barcelona. El presente trabajo se ha desarrollado en el marco de un proyecto del Plan Nacional de I+D+i (referencia CSO2012-31401) y de un proyecto CONSOLIDER-INGENIO (referencia CSD2010-00034), ambos financiados por el Ministerio de Economía.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico constituyen uno de los principales problemas en las sociedades occidentales en la actualidad. Según datos de la Dirección General de Tráfico<sup>2</sup>, sólo en España mueren anualmente más de 1.500 personas por esta causa. Más allá del coste humano, la siniestralidad vial supone también un importante lastre para las economías de los países desarrollados. Por ejemplo, en el caso español, simplemente los costes derivados de los traumatismos causados en los accidentes de circulación ascienden ya a unos 16.000 millones de euros anuales (Montoro *et al.* 2008).

La intervención gubernamental en este terreno a partir de la segunda mitad de la década anterior, tanto a nivel estrictamente legislativo como en el de la aplicación de políticas públicas en general, ha sido realmente intensa. Entre las medidas más relevantes aplicadas en España cabe destacar la implantación del denominado carnet por puntos en 2006, la reforma del Código Penal en esta materia en el año 2007 (y la modificación posterior del año 2010), el aumento del número de radares de control de la velocidad y del número de controles aleatorios de alcoholemia, la entrada en vigor de los denominados “juicios rápidos”, etc. Estas medidas se han traducido en importantes descensos de la siniestralidad y de la mortalidad<sup>3</sup>.

El objetivo de este trabajo es analizar el diseño de dichas medidas a la luz de las teorías contemporáneas del diseño institucional<sup>4</sup>. Se sostendrá que las políticas de tráfico y seguridad vial que se han venido aplicando en España desde 2004 se ajustan de manera razonablemente alta (y en mucho mayor medida de lo que lo hacían anteriormente) a lo que se denominará *estrategias de diseño institucional centradas en el cumplimiento* (en adelante, ECC). Como se verá, dichas estrategias han mejorado el nivel de cumplimiento en contextos muy diferentes. En la medida en que las políticas de seguridad vial aplicadas en el Estado en los últimos años han tenido unos resultados positivos y se ajustan razonablemente a ese tipo ideal, se argumentará que constituyen un nuevo ejemplo de resultado exitoso de aplicación de una ECC.

El resto del trabajo se organiza como sigue. En el siguiente apartado se exponen con algo más de detalle los objetivos del trabajo y se discuten algunos aspectos metodológicos, como la justificación de la elección del caso. En el tercer apartado se presentan las principales características de las ECC. En el tercer se exponen los elementos fundamentales de la política de seguridad vial aplicada en España durante la última década. El quinto apartado del trabajo se dedica a tratar de analizar dichas medidas en base a las aportaciones teóricas presentadas. Finalmente, el trabajo se cierra con un apartado de discusión y otro de conclusiones en los que se plantean algunas

---

<sup>2</sup>Véase <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/> [última consulta 27/02/2014].

<sup>3</sup>Véase <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/> [última consulta 27/02/2014].

<sup>4</sup>El concepto de institución es extremadamente recurrente y en muchas ocasiones diferentes autores y escuelas lo emplean con significados muy diferentes (poco tienen que ver entre sí, por ejemplo, los conceptos de institución de John Searle (2006), Douglass North (2005), Claus Offe (2006), Philip Pettit (2003) o de la Nueva Economía Institucional). En este trabajo, se dejará de lado dicha controversia conceptual y, de acuerdo con la literatura citada, por instituciones se entenderán las reglas formales vigentes en una sociedad, a saber, cosas tales como leyes, normativas, reglamentos, ordenanzas, políticas públicas, etc. A su vez, por “diseño” de instituciones se entenderá tanto su creación *ex novo*, como su continua reelaboración y modificación.

consideraciones referentes, respectivamente, al caso concreto y a las limitaciones de las tipologías de estrategias de diseño institucional existentes.

## 2. CONCRECIÓN DE LOS OBJETIVOS Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

Pese a que en este trabajo se analiza un caso concreto, las políticas de tráfico y seguridad vial aplicadas en España en los últimos años, el abordaje no será propiamente el de un “caso de estudio”. No se pretende analizar y evaluar de forma detallada dichas políticas. El objetivo es, más bien, ilustrar lo fructífero de un tipo particular de teorías del diseño institucional para el análisis de políticas y acuerdos institucionales concretos. Se tratará de mostrar que dichas teorías son fructíferas desde un punto de vista teórico, en el sentido de que los conceptos que forman parte de las mismas resultan de utilidad para analizar el caso de estudio. A su vez, el hecho de que, como prevé la teoría, la introducción de un tipo concreto de medidas haya aumentado el cumplimiento, permite sugerir que las hipótesis y mecanismos descritos por las mismas, funcionan según lo previsto.

Podría entenderse que, en cierta manera, el caso se emplea como un cuasi-experimento en la formulación clásica de Campbell y Stanley (1973). Como es bien sabido, en ciencias sociales (aunque no sólo en ellas), en la mayoría de las ocasiones el científico trata de estudiar sucesos cuyas condiciones están más allá de su control y en los que no se da aleatorización. Estas circunstancias están en las antípodas del ideal clásico de “experimento”, en el que el investigador asigna de forma aleatoria individuos a un grupo de control y a uno de tratamiento, y puede controlar las condiciones en que se desarrolla el mismo. Generalmente, en ciencias sociales, el investigador observa un suceso y trata de identificar otro suceso anterior como su causa. Sostener que A causa B en C, en unas condiciones así, presenta la dificultad de que pueden existir otros sucesos A2, A3, etc. que pueden ser la auténtica causa de B y que no son controlados por el investigador.

Los diseños cuasi-experimentales nos ayudan a descartar esas explicaciones alternativas y, por tanto, a atribuir causalidad. En este caso concreto, para poder aplicar un diseño cuasi-experimental es necesario un *pretest*, un *tratamiento* y un *postest*. En el caso que nos ocupa, el *pretest* viene dado por los niveles de siniestralidad previos a la aplicación de las nuevas políticas. Por su parte, el *postest* viene dado por los niveles de siniestralidad posteriores a las reformas. Finalmente, el tratamiento consiste en las mencionadas reformas. El hecho de que las mismas hayan producido diferencias significativas, hacen que estas puedan ser atribuidas al tratamiento.

Por su parte, la elección del caso responde a razones de diverso tipo. Por un lado, como ya se ha argumentado, se trata de un caso relevante desde un punto de vista socio-político. A nivel académico, el caso es interesante desde un punto de vista práctico dado que existe una importante cantidad de datos que permite evaluar, de forma más o menos fiable dependiendo de cada aspecto concreto, cuál ha sido el impacto de las políticas sobre la siniestralidad, sobre la conducta al volante de los conductores y sobre su motivación para el cumplimiento voluntario. Finalmente, el caso ha sido escogido porque, por un lado, presenta características que resultan prometedoras de cara a poder ser interpretadas a la luz de las teorías discutidas, mientras que, por el otro, se trata de un tipo de políticas que nunca habían sido evaluadas en esta literatura. Naturalmente empero, un simple caso no permite extraer conclusiones que vayan más allá del mismo.

Habr  sin duda otros casos que no se ajusten tan bien a las categorías de las tipologías teóricas y/o que no tendrán los resultados previstos por las teorías.

### 3. ESTRATEGIAS DE DISEÑO INSTITUCIONAL<sup>5</sup>

#### 3.1 INTRODUCCIÓN

Los principales trabajos en torno a las estrategias de diseño institucional suelen poner el acento en tratar de elaborar tipos ideales (Grabosky y Braithwaite 1986). En general, dichos tipos suelen elaborarse en función de su posición en el *continuum* de formalidad sugerido por el seminal trabajo de Black (1976) (citado por Grabosky y Braithwaite 1986). Algunos trabajos clásicos a nivel internacional en este terreno son el de Reiss (1984) y el de Hawkins (1984). Ya en dichos trabajos los autores distinguen entre estrategias de disuasión o sanción (*deterrence* en el caso de Reiss y *sanctioning* en el de Hawkins) y de cumplimiento (*compliance*). De modo general, las estrategias de disuasión o de sanción buscan detectar las infracciones de la ley a través de la vigilancia y el control para después aplicar sanciones formales que, en principio, deberían devolver a los agentes sancionados a la senda del cumplimiento. Por su parte, las estrategias de cumplimiento representan un estilo de regulación más informal y más centrado en la persuasión (Grabosky y Braithwaite 1986). En la que quizá constituya la aportación más relevante en este terreno en los últimos años, Philip Pettit (1999, 2002, 2003) retoma la tipología clásica distinguiendo entre lo que denomina *estrategias centradas en la desviación* (en adelante, ECD) y las *estrategias centradas en el cumplimiento* (ECC). A continuación se presentan, de forma muy breve, las características básicas de ambos tipos de estrategias, poniendo el acento en las ECC.

#### 3.2 ESTRATEGIAS CENTRADAS EN LA DESVIACIÓN Y ESTRATEGIAS CENTRADAS EN EL CUMPLIMIENTO

Las ECD partirían del supuesto de que, dado que el interés egoísta puede llevar a los individuos a defraudar, hay que diseñar las instituciones de un modo tal que cumplir se convierta en la opción racional. En una situación ideal habría que buscar los motivadores adecuados para cada individuo pero, dado que esto resulta imposible en un mundo como el nuestro, debemos encontrar las sanciones (positivas y negativas) adecuadas para motivar como mínimo al individuo más egoísta, al más absoluto de los sinverg enzas. No obstante, numerosos autores (Ayes y Braithwaite 1992; Bardach y Kahan 1982; Pettit 1999, 2002, 2003; Titmuss 1970) han sostenido que este tipo de medidas (junto con las sanciones y recompensas que prevén) pueden ser percibidas como ofensivas por los ciudadanos y generar una amplia gama de efectos contraproducentes así como erosionar la motivación de los individuos e incluso acabar reduciendo el nivel de cumplimiento.

Por el contrario, los autores de este segundo grupo han sostenido que el diseño institucional debe dirigirse en primer lugar a las personas normales, razonablemente motivadas para cumplir, y no a los villanos<sup>6</sup>. Siguiendo a Pettit (1999, 2002, 2003), en

<sup>5</sup>Este apartado se basa ampliamente en Tena-Sánchez (2009 y 2011).

<sup>6</sup>Se emplea aquí el término clásico en filosofía política para referirse a aquel que no est  motivado por el bien común (el villano se contrapone al "virtuoso"). Así lo emplea, por ejemplo, P. Pettit en los trabajos citados en este artículo.

estas páginas se denominará a este tipo de propuestas *estrategias centradas en el cumplimiento*<sup>7</sup>. Pettit elabora un tipo ideal de ECC que se basaría en un total de tres principios básicos. El primer principio recomienda que antes de elaborar sanciones se exploren todas las opciones de filtro disponibles (negativos y positivos). Un filtro negativo consiste en una medida que o bien hace que al agente regulado le resulte imposible incumplir (filtros negativos sobre las opciones), o bien deja fuera a aquellos individuos indeseables (filtros negativos sobre los agentes). Por su parte, un filtro positivo es una medida destinada a incluir determinados agentes u opciones<sup>8</sup> (Brennan 2003; Pettit 1993, 1999, 2002, 2003). Solo una vez que se hayan incluido todos los filtros posibles se podrán empezar a diseñar sanciones.

El segundo principio de las ECC reza que, en primer lugar, se debe intentar que las sanciones resulten *deliberativamente alentadoras*. De modo general, hay que intentar evitar en la medida de lo posible las sanciones basadas en recompensas muy altas y penalizaciones severas. Las sanciones, por contra, deben encontrarse *neutralmente motivadas*, a saber, no deben suponer la villanía de los destinatarios de modo que no resulten afrentosas para los mismos. De ser posible, además, deben tratar de introducirse *sanciones optimistamente motivadas*, esto es, que transmitan la idea de que el regulador tiene una buena consideración de los ciudadanos.

Finalmente, evidentemente en cualquier sociedad real habrá siempre un determinado porcentaje de villanos. Más aún, cualquiera de nosotros puede actuar como un villano en un momento determinado. Así pues, aunque el diseño institucional deba dirigirse en primer lugar a los cumplidores, también debe prever sanciones contra el vicio si no se quiere terminar sucumbiendo ante éste (Ayres y Braithwaite 1992; Pettit 1999, 2002, 2003). De este modo, el tercer principio de las ECC reza que debemos contar con *sanciones estructurales para lidiar con villanos*. Basándose en el trabajo clásico de Ayres y Braithwaite (1992), Pettit recomienda establecer una escala progresiva de sanciones cada vez más estrictas. Ayres y Braithwaite proponen la utilización de *enforcement pyramids* o de *pirámides de regulación responsable (responsive regulation pyramids)*. A continuación se presentan brevemente las características básicas de este tipo de pirámides para lo que estrictamente tiene que ver con los objetivos del presente trabajo<sup>9</sup>.

### 3.3 REGULACIÓN A TRAVÉS DE PIRÁMIDES

Según la propuesta seminal de Ian Ayres y John Braithwaite (1992), en la base de una *enforcement pyramid* encontramos sanciones o estrategias de regulación basadas en la consideración y el respeto. Conforme ascendemos por la pirámide encontramos medidas cada vez más severas. La lógica básica del sistema consiste en regular de manera amable a los individuos comunes mientras se reservan las medidas excepcionales para los

---

<sup>7</sup>Para una evaluación crítica de estas estrategias en su conjunto, véase Tena-Sánchez (2009 y 2011).

<sup>8</sup> Por ejemplo, el hecho de que a los asalariados se les apliquen automáticamente las retenciones del IRPF puede entenderse como un filtro negativo sobre las opciones (el fraude queda excluido del conjunto de opciones disponibles para el asalariado). También por ejemplo, las medidas aplicadas en algunos países destinadas a garantizar la pluralidad en la composición de los jurados populares pueden considerarse filtros positivos sobre los agentes.

<sup>9</sup>Puede encontrarse una descripción detallada de la propuesta de Ayres y Braithwaite en el citado trabajo. Para desarrollos posteriores de la propuesta y aplicaciones a casos concretos, véase Braithwaite (2002a, 2003, 2006, 2008) y Braithwaite *et al.* (2007). Para una valoración crítica de estas propuestas, véanse los citados Tena-Sánchez (2009 y 2011).

puntuales villanos. El contenido de la pirámide de sanciones variará de un contexto al otro.

Según esta estrategia, en todo momento se debe seguir un *principio de suficiencia mínima* de las sanciones. El regulador debe *hablar amablemente* en primer término para tratar de persuadir al agente para que cumpla por propia voluntad. Si esto no resulta, deberá ir subiendo paulatinamente por la pirámide de sanciones, siempre sin pasar al siguiente nivel hasta haber agotado totalmente las posibilidades del anterior. Debe seguirse en todo momento una lógica de *toma y daca (tit for tat)*. Una vez que se inicia una estrategia de persuasión, hay que recompensar siempre el cumplimiento (también el de los villanos habituales) y penalizar siempre el incumplimiento (también el de los virtuosos habituales). De este modo, es de esperar que la estrategia de cooperación se convierta en dominante para el grueso de los agentes.

En la parte más alta de la pirámide encontraríamos el *gran cañonazo (benign big gun)*. Este último nivel consiste en una medida drástica y definitiva de tipo incapacitatorio que puede consistir, dependiendo del contexto, en el encarcelamiento del agente, en la retirada de la licencia para operar en un mercado, etc. Cabe esperar que el *gran cañonazo*, dada su naturaleza de sanción draconiana, raramente sea utilizado.

Existen un par de aportaciones adicionales que resulta pertinente traer aquí a colación. En un importante estudio sobre diseño de políticas medioambientales que se ha convertido en otro clásico de la regulación a través de pirámides, Gunningham y Grabosky (1998) recomiendan reducir el nivel de discrecionalidad de modo que el salto de un nivel a otro de la pirámide sea lo más automático posible y no dependa en exceso del criterio del regulador. Por otro lado, pese a que esta idea ya se encontraba de forma más o menos explícita en el trabajo de Ayres y Braithwaite, vale la pena señalar claramente que numerosos autores<sup>10</sup> han defendido que una estrategia de regulación a través de pirámides debe permitir que los reguladores establezcan procesos de diálogo con los regulados. El diálogo, en tanto que instrumento poco intrusivo y que transmite una señal clara de que el regulador tiene una buena consideración de los regulados, es un instrumento ideal para la base de una pirámide. Este diálogo no tiene porqué significar siempre necesariamente que el regulador se tenga que sentar a hablar uno por uno con todos los agentes regulados. Según autoras como Braithwaite *et al.* (2007), debe entenderse el diálogo en sentido amplio, de manera que dichos procesos se pueden llevar a cabo a través de los medios de comunicación, de intermediarios, de cartas, etc.

#### 4. CAMBIOS EN LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA A PARTIR DE 2004<sup>11</sup>

##### 4.1 UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL ERRÁTICA

Existe un amplio consenso entre los expertos acerca de que en el Estado históricamente la seguridad vial no se había considerado un problema serio. Desde luego, no se trata de

<sup>10</sup>Véase, por ejemplo, Black (1998), Braithwaite (2008), Braithwaite y Makkai (1994) o Braithwaite *et al.* (2007).

<sup>11</sup>Dadas las limitaciones de espacio, es a todas luces imposible entrar aquí en un análisis detallado de la política de seguridad vial en España antes y después de 2004. A este respecto, pueden verse Cano *et al.* (2008), Cremades & Calvo-Sotelo Abogados (2006), Mir *et al.* (2008), Vicente (2007), Vidales y Mera (2008) así como Tena-Sánchez (2010), trabajo en el que este apartado se basa ampliamente.

que en el año 2004 se diese un cambio brusco y repentino en las percepciones de los ciudadanos y de los representantes políticos que se reflejase de forma automática en las políticas, sino que estamos más bien ante un proceso gradual. Pero, con todo, numerosos autores coinciden en que en ese año se dio un salto adelante cualitativo que ya no ha tenido marcha atrás (Tena-Sánchez 2010).

La política de seguridad vial aplicada en España anteriormente, más que *centrada en la desviación*, podría calificarse de errática (Tena-Sánchez 2010). Entre los problemas más importantes, cabe destacar que los operadores jurídicos disfrutaban de un amplio margen de discrecionalidad derivado, entre otras cosas, de la ambigüedad con la que el Código Penal vigente distinguía entre delito y falta (González 2007; González y Vidales 2008; Hortal 2008; Jané 2008; Navarro 2008; Ulla 2008). En general, el problema no era tanto que la ley no ofreciese instrumentos para sancionar de manera adecuada las conductas incívicas al volante, sino que no se definían con precisión los distintos ilícitos (Corcoy 2007, 2008; Navarro 2008). Una consecuencia directa de la indeterminación de la regulación era que la práctica totalidad de las infracciones en este ámbito se clasificasen como faltas de modo que, salvo excepciones, el recurso a la vía penal resultaba poco menos que anecdótico<sup>12</sup>.

Además del gravísimo problema de la indeterminación, otros serios problemas del sistema consistían en la existencia de numerosas contradicciones, como las que llevaban a que en numerosas ocasiones la sanción administrativa fuese más severa que la penal (Villalba 2008), o la ausencia de tratamiento penal para la conducción sin carnet o con el carnet retirado así como para los quebrantamientos de condena en general (Ledesma 2008). Este último hecho abría la puerta a un grave fenómeno de multireincidencia. En este sentido, muchos de los condenados por delitos contra la seguridad vial ya habían sido condenados en otras ocasiones (Corcoy 2007, 2008).

#### 4.2 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS NUEVAS POLÍTICAS

Entre las reformas llevadas a cabo a partir del año 2004 destacan la introducción del denominado carnet por puntos el año 2006 y la reforma del Código Penal en materia de tráfico y seguridad vial del año 2007 (así como su modificación de 2010), además del mejoramiento de los instrumentos de control y vigilancia entre los que destacan el aumento de radares de medición de velocidad y de controles de alcoholemia (Tena-Sánchez 2010). Respecto a este último aspecto cabe destacar que pese a que, una vez más, ya existían radares y controles de alcoholemia antes de 2004 y que el número de estos ha ido aumentando de forma paulatina a lo largo de los años, según los expertos, la extensión de estos dispositivos era deficitaria<sup>13</sup>.

El carnet por puntos<sup>14</sup> tiene un doble objetivo. Por un lado, se pretende penalizar la reincidencia en la violación de las normas de circulación. Por otra parte, pretende

---

<sup>12</sup>Al respecto véase: Cano (2008), Campo (2008), Corcoy (2007, 2008), González (2007), González y Vidales (2008), Jané (2008), Mena (2007), Moreno (2008), Navarro (2008), Orts (2007), Perona (2008), Pumpido (2007), Salom (2008), Ulla (2008), Vargas (2007) y Villalba (2008).

<sup>13</sup>Afirmaciones al respecto se pueden encontrar en; González (2007), González y Vidales (2008), Mir (2008), Perona (2008), Tena-Sánchez (2010).

<sup>14</sup>El carnet por puntos es un sistema en base al cual los conductores tienen cierto número de puntos asociado a su permiso de conducir. Conforme se van cometiendo infracciones, se van perdiendo puntos, hasta llegar a cero, momento en el que se pierde el permiso de conducir. Para una descripción detallada de la medida, véase Cremades & Calvo-Sotelo Abogados (2006).

incentivar la constancia de los buenos conductores. Dicho de otro modo, se trata de crear una conciencia social favorable a la conducción cívica y de rechazo a las conductas incívicas.

El conjunto de la normativa pretende tener, en primer lugar, un carácter reeducador. Se trata de hacer consciente al conductor incívico de las consecuencias de su actitud para la vida y la integridad de las demás personas y para las suyas propias.

Tal y como reza la Exposición de Motivos de la propia ley, la otorgación de puntos pretende ser un reflejo de la confianza que la sociedad le concede al conductor, mientras que su pérdida constituye un reproche por su conducta, por haber abusado de la confianza depositada en él. El carnet por puntos puede entenderse como un contrato entre el conductor y la sociedad. Se rompe con la lógica del derecho a conducir que, una vez obtenido, se mantiene de por vida. Si el conductor incumple su parte, el contrato se rompe. Dicha ruptura pretende suponer un reproche, no tanto por haber violado la ley sino más bien por la actitud reiterada de desprecio por la vida y la integridad física de los demás. La idea de falta de respeto *continuada* resulta importante aquí. De manera general, no se retira el carnet a la primera infracción. Se define una escala. Tras una infracción se impone una multa, pero se puede continuar conduciendo. Pero si se sigue incumpliendo, llega un momento en que la sociedad, a través de sus instituciones, determina que dicho conductor es peligroso y que no está en condiciones de cumplir con los términos del contrato.

Una vez que se han perdido puntos, existen dos vías para recuperarlos. La primera es por el mero transcurso del tiempo sin cometer infracciones. La segunda consiste en realizar los cursos establecidos por el reglamento.

Por último, quienes conserven el carnet sin haber perdido ningún punto, recibirán dos puntos extras durante los tres primeros años, y un punto más por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular un total de 15 puntos. De hecho, en julio de 2009 se cumplieron tres años de la entrada en vigor del carnet por puntos y varios millones de conductores fueron recompensados con dos puntos extra. Según la Dirección General de Tráfico, disponer de 15 puntos implica que el conductor que los posee se encuentra entre los mejores y conduce respetando su vida y la de los demás.

Un elemento esencial del sistema lo constituyen los cursos de reeducación vial. La realización y superación de dichos cursos permite la recuperación de puntos sin que en ningún caso se puedan recuperar más puntos de los que se han perdido. Los conductores que hayan perdido la totalidad de los puntos deben realizar una prueba de control de conocimientos al finalizar los cursos. No se trata de volver a examinarse del examen para obtener el carnet, se trata de una prueba específica sobre los contenidos de los cursos.

Por su parte, la reforma del Código Penal en materia de tráfico y seguridad vial pretendió ser el cierre del sistema. Esto es, primero se habían introducido toda una serie de reformas administrativas con las que regular al conjunto de los conductores, y el Código Penal quedaba ahora como la *ultima ratio*, el último recurso extraordinario para lidiar con los casos más graves. Sin dicha reforma, las modificaciones en el ámbito administrativo, así como muchas otras innovaciones introducidas, corrían el riesgo de



acabar resultando inoperantes o, como mínimo, de no desarrollar todo su potencial<sup>15</sup>. Éste es el caso, por ejemplo, de la conducción sin licencia. Si la única sanción a la que se enfrenta el conductor que conduce sin haber obtenido el permiso o teniéndolo retirado es de tipo administrativo, el carnet por puntos pierde todo su poder disuasorio.

Por otra parte, según muchos autores (Cano 2008; González 2007; González y Vidales 2008; Perona 2008; Vargas 2007) así como en la propia Exposición de Motivos de la ley, la reforma tenía también una voluntad, por así decirlo, pedagógica. Se trataba de aprovechar la “función simbólica” del derecho penal (mucho mayor, según los autores, que la del derecho administrativo) para comunicar a los ciudadanos que las conductas señaladas por la ley resultaban socialmente inaceptables y merecedoras de reproche.

Las principales modificaciones introducidas por la reforma se dirigieron a tratar de definir con mayor rigor los delitos contra la seguridad vial y del tráfico, a fin de evitar que determinadas conductas quedasen impunes, señalar de manera clara la alcoholemia y el exceso de velocidad como conductas susceptibles de ser clasificadas como delito (igualando además claramente el tratamiento de la segunda al de la primera) y tipificar como delito la conducción sin carnet o con éste retirado (Cano 2008; Jané 2008; Navarro 2008). De manera destacada se produjo un salto adelante cualitativo en el tratamiento del alcohol y otras drogas y, por primera vez en la legislación penal, se introdujeron límites objetivos (Villalba 2008).

Por lo que se refiere a la severidad, en teoría, ésta no aumentó. La reforma no supuso, en general, la creación de nuevas penas, dado que la mayoría ya existían. No obstante, como se ha comentado, éstas apenas se aplicaban y resultaban inoperantes en la práctica. Por tanto, al asegurar su aplicación, la reforma incrementó *de facto* la severidad. No obstante, muchos de los artículos reformados ofrecen la posibilidad de sustituir la pena de prisión por multa y trabajos en beneficio de la comunidad, reservándose el ingreso en prisión para los reincidentes. Incluso en los casos en los que sólo se prevén penas de prisión, siempre existe la posibilidad de condenar con penas de menos de dos años, de las denominadas de “no cumplimiento”, que no suponen el ingreso en prisión a no ser, una vez más, que el delincuente sea reincidente.

## **5. EL DISEÑO DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL**

### **5.1 FILTROS**

Lamentablemente, los filtros son poco utilizados en la gestión de la seguridad vial y existe aún un amplio margen de mejora en este aspecto. Probablemente el mejor ejemplo de filtro (*negativo sobre las opciones*) en este terreno lo constituyen las medianas en las vías de doble sentido de circulación. Este tipo de instrumentos evita los adelantamientos en sentido contrario que son un importante factor de accidentalidad. No obstante, obviamente, antes de las reformas de principios de la década del 2.000 existían ya muchísimas medianas en las carreteras del Estado.

---

<sup>15</sup>Cano (2008), González (2007), González y Vidales (2008), Ledesma (2008), Mena (2007), Navarro (2008), Perona (2008), Villalba (2008).

Otro ejemplo de filtro (en este caso *negativo sobre los agentes*) viene dado por la necesidad de obtener un carnet para poder conducir (carnet que se puede perder si no se cumplen las reglas). Evidentemente, este filtro estaba ya implantado mucho antes de las reformas, pero existen buenas razones para sostener que la efectividad del mismo era menor de lo que podría llegar a ser. Como es bien sabido, existen individuos que circulan sin carnet o con el carnet retirado. Como se ha visto, uno de los principales objetivos de la reforma del Código Penal de 2007 fue precisamente reforzar este filtro a ese respecto.

En lo referido a los *filtros positivos sobre los agentes*, en sentido estricto estos no se han aplicado. De hecho, esta posibilidad no parece tener demasiado sentido en este contexto. Parece difícil imaginar que la incorporación a la conducción de algún tipo de agentes hasta ahora excluidos pudiese tener algún efecto positivo sobre la seguridad vial. No obstante, en un sentido más amplio, en los últimos años las asociaciones de víctimas así como las propias víctimas de forma directa, han ido ganando presencia tanto a nivel mediático como en lo que se refiere al peso de su opinión en el diseño de la política de seguridad vial<sup>16</sup>. Del mismo modo, las asociaciones de víctimas también tienen un importante rol que jugar en terrenos como el de los cursos de sensibilización o el de los trabajos en beneficio de la comunidad. Algunos de esos trabajos consisten, precisamente, en realizar actividades de apoyo a las víctimas.

Finalmente, las medidas de potenciación del transporte público pueden entenderse como *filtros positivos sobre las opciones*. El transporte público ha mejorado paulatinamente en las últimas décadas, pero continúa siendo deficitario si se lo compara con otros Estados de nuestro entorno. Otro ejemplo de filtro de este tipo vendría dado nuevamente por algunos tipos de obras de infraestructura, como el desdoblamiento de vías de un solo carril. Cuando una vía de un carril pasa a tener dos o tres se facilita el adelantamiento sin necesidad de ocupar el carril en sentido contrario, maniobra que se encuentra detrás de un gran número de accidentes en vías interurbanas. Pese a que el objetivo es el mismo que en el caso de la construcción de medianas (evitar el adelantamiento en sentido contrario) en este caso se introduce una nueva opción en lugar de eliminarla.

## 5.2 SANCIONES NEUTRAL Y OPTIMISTAMENTE MOTIVADAS

Todas las medidas aplicadas pueden entenderse como neutralmente motivadas desde el momento en que no se dirigen contra (o hacia) un grupo en concreto que pueda sentirse discriminado, sino que son de aplicación para el conjunto de la ciudadanía, incluidos los legisladores y los operadores jurídicos. En este terreno, resulta fundamental que los ciudadanos no tengan elementos que les permitan inferir que el objetivo de las medidas es de carácter recaudatorio (Montoro 2008). En este sentido, en los últimos años se ha venido haciendo habitual que el dinero recaudado a través de las sanciones a los infractores se destine a determinadas actividades relacionadas con la seguridad vial<sup>17</sup>. En el mismo sentido, el hecho de que la ubicación de los radares fijos de control de velocidad sea de conocimiento público y se advierta con antelación también favorece, entre otras cosas, que los ciudadanos perciban que el objetivo no es tanto castigar el incumplimiento (y mucho menos la recaudación) como promover la seguridad vial.

---

<sup>16</sup> Ole Thorson (comunicación personal). Ole Thorson, actualmente retirado, ha sido Profesor Titular en la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), además de miembro de diversas asociaciones de promoción de la seguridad vial.

<sup>17</sup>Por ejemplo, la ciudad de Barcelona destina al transporte público lo recaudado con las sanciones por mal estacionamiento.

Por otra parte, más allá de estar neutralmente motivada, gran parte de la nueva regulación puede entenderse como optimistamente motivada. Todos los incentivos basados en la estima (como el regalo de puntos a los conductores que no cometen infracciones) y todas las medidas de carácter dialogante y reeducador en general pueden entenderse en esta clave. Se discutirán estas cuestiones con algo más de detalle enseguida.

### 5.3 LA PIRÁMIDE DE LA SEGURIDAD VIAL

Tras las reformas, el conjunto de la regulación presenta una articulación ciertamente asimilable en una importante medida a la de una *enforcement pyramid*. Esto es así, claramente, con el carnet por puntos el cual, como se vio, está destinado a penalizar la reincidencia, y va restando puntos cada vez que se comete una infracción y devolviéndolos cuando se actúa correctamente. Esto es también así en el caso de la reforma del Código Penal. Tal y como se argumentó, muchos de los artículos ofrecen la posibilidad de sustituir la pena de prisión por multa y trabajos en beneficio de la comunidad, reservándose el ingreso en prisión para los reincidentes. Incluso en los casos en los que sólo se prevén penas de prisión, siempre existe la posibilidad de condenar con penas de menos de dos años, de las denominadas de “no cumplimiento”, que no suponen el ingreso en prisión a no ser, una vez más, que el delincuente sea reincidente. A continuación se verá esto con algo más de detalle.

#### Sanciones amables en la base

La lógica del sistema consiste claramente en tratar de manera amable en primer término al conjunto de los agentes regulados. Tal y como se expresa ya en la Exposición de Motivos de la propia ley, la otorgación del carnet pretende constituir una muestra de confianza hacia el conductor. En el mismo sentido, la introducción de incentivos como el regalo de puntos extra para los conductores que no cometan infracciones casa perfectamente con el tipo de recompensas intangibles basadas en la estima que se aconsejaba introducir en la parte más baja de la pirámide (Ayres y Braithwaite 1992; Braithwaite 2002b, 2008; Braithwaite *et al.* 2007). Este tipo de medidas casa también perfectamente con el consejo de Pettit (1999, 2002, 2003) de tratar de diseñar sanciones optimistamente motivadas que transmitan la idea de que el regulador tiene una consideración positiva de los agentes regulados.

Por otro lado, la retirada del carnet tras la reiteración de infracciones pretende ser, antes de nada, una muestra de reproche hacia el agente por haber abusado de la confianza depositada en él. En este sentido además, el carnet se retira, no tanto por la infracción cometida, sino por la actitud de falta de respeto reiterada hacia la seguridad de los demás ciudadanos.

#### El papel del diálogo

Existen numerosas medidas que pueden interpretarse como dialogantes en sentido amplio. En los últimos años se han promovido iniciativas, muchas veces en colaboración con determinados medios de comunicación, para que los propios conductores puedan expresar su opinión, ofrecer consejos, etc. tanto a los demás conductores como a los representantes políticos. Un ejemplo en este sentido podría ser la campaña “¿Tú qué haces para prevenir los accidentes de tráfico?” emitida en la Cadena Ser hace algunos

años y en la que los oyentes podían ofrecer sus consejos y sugerencias para una conducción más segura.

También muchas de las campañas propagandísticas de la DGT en los últimos años han tenido por objetivo explicar el objetivo y funcionamiento de las nuevas medidas aplicadas. Especialmente relevantes en este sentido fueron las campañas para dar a conocer el carnet por puntos.

Interpretando el concepto de diálogo de manera más laxa, determinadas características cruciales de las reformas aplicadas en la última década pueden leerse en esta misma clave. El conjunto de la normativa pretende tener, en primer lugar, un carácter reeducador. Se trata de hacer consciente al conductor incumplidor de las consecuencias de su actitud para la vida y la integridad de las demás personas y para la suya propia. Éste es precisamente uno de los objetivos del diálogo según Braithwaite *et al.* (2007). Esta característica se encuentra claramente presente en los cursos de sensibilización a través de los cuáles el conductor que haya perdido puntos puede recuperarlos. En ese tipo de cursos además, tienen un importante papel las asociaciones de víctimas. De este modo, el conductor que haya perdido puntos como consecuencia de una conducta incívica al volante tiene la oportunidad de dialogar con las víctimas acerca de las posibles consecuencias de su conducta.

Un rol similar es el de los trabajos en beneficio de la comunidad en el caso de los condenados por vía penal. Como se dijo, muchos de los artículos del Código Penal reformado prevén sanciones consistentes o bien en pena de prisión o bien trabajos en beneficio de la comunidad. Quien es condenado por primera vez por vía penal no suele recibir una pena de prisión, sino que se le ofrece la segunda alternativa. Como en el caso anterior, los trabajos en beneficio de la comunidad tienen un fuerte potencial pedagógico y, una vez más, el conductor sancionado tiene la oportunidad de ver las consecuencias de su actitud para la vida y la integridad de las demás personas y para las suyas propias a través de la interacción con las víctimas.

### **El *toma y daca***

El sistema en su conjunto sigue claramente una lógica de *toma y daca*. Esta lógica se encuentra presente, de manera evidente, en el carnet por puntos. Si un conductor incumple se le restan puntos, si vuelve a cumplir se le devuelven, si sigue incumpliendo se le siguen restando, y así sucesivamente. Como se dijo, el carnet deja de ser concebido como un instrumento que garantiza un derecho a conducir que se mantiene de por vida, independientemente de la conducta que se desarrolle al volante, y pasa a entenderse como una muestra de confianza que el conjunto de la sociedad deposita en el conductor. Si dicha confianza se defrauda de manera *reiterada*, ésta se pierde. Como también se dijo, la retirada del carnet, de la confianza depositada en el conductor, pretende suponer un reproche, no solo por haber violado la ley sino especialmente por la actitud *reiterada* de desprecio por la vida y la seguridad del resto de conciudadanos.

Como también prescribe el *toma y daca*, la estrategia es amable en primer término. Como acaba de señalarse, el regulador empieza confiando en el conductor en primer término y sólo le retira la confianza si aquél incumple de manera reiterada.

### Suficiencia mínima

Recuérdese que el principio de suficiencia mínima aconsejaba al regulador que, al administrar las sanciones, debe ir subiendo paulatinamente por la *enforcement pyramid*, siempre sin pasar al siguiente nivel de la pirámide hasta haber agotado totalmente las posibilidades del anterior. Ésta es claramente la lógica de la nueva regulación en materia de tráfico y seguridad vial. Las infracciones más leves son sancionadas por vía administrativa. La reiteración de infracciones leves empero puede conducir a la pérdida del carnet por vía administrativa (nunca hasta que se han perdido todos los puntos). Si esto tampoco funciona y el conductor sigue conduciendo sin licencia, entonces (pero sólo entonces) se pasa a la vía penal. En principio, si es la primera vez que es sancionado por vía penal, lo más probable es que sea sancionado con una multa y trabajos en beneficio de la comunidad. Sólo en último término, si el conductor reincide en su conducta, será condenado con una pena de prisión. En caso de que la infracción cometida en primer término fuese muy grave, además de perder los puntos correspondientes, el conductor entraría directamente en la vía penal. No obstante, nuevamente, es de esperar que en primer término sea condenado a pena de multa y trabajos en beneficio de la comunidad quedando la pena de prisión como último recurso para los casos más graves de reincidencia.

### El *gran cañonazo*

Existen muchos elementos en la regulación del tráfico y la seguridad vial en España que pueden ser interpretados en clave de *grandes cañonazos*. La retirada del carnet (bien por vía administrativa cuando se han agotado todos los puntos, bien por vía penal) claramente constituye un *gran cañonazo* destinado a expulsar de la circulación a aquellos conductores considerados peligrosos.

A su vez, los artículos del Código Penal modificados en la reforma de 2007 constituyen un *gran cañonazo* que ejerce la función de cierre, de *última ratio*, de todo el sistema administrativo. Artículos como el nuevo 384 que castiga penalmente la conducción habiendo agotado todos los puntos del carnet ejercen claramente esta función. Sin este artículo medidas como el carnet por puntos perderían mucho de su sentido. Algo parecido sucede con el nuevo 383 que castiga la negativa a someterse a las pruebas de alcohol y drogas. Sin él de nada serviría castigar penalmente la conducción bajo la influencia de dichas sustancias.

A su vez, dentro del ámbito penal, las penas de cárcel funcionan también como *grandes cañonazos*. Es probable que las penas de trabajos en beneficio de la comunidad perdiesen gran parte de su poder disuasorio si no existiese la posibilidad de enviar a la cárcel a quien no realice esos trabajos de la manera prescrita o a quien reincida después de haber sido condenado penalmente.

Por otra parte, la previsión del artículo 382 de considerar al vehículo instrumento de delito, permitiendo así su decomiso puede entenderse también como un *gran cañonazo*. En este caso, no se aparta al agente en cuestión retirándole la licencia o encarcelándolo (o no sólo), sino decomisándole el vehículo.

Cuando se aplica una *enforcement pyramid* es de esperar que la mayoría de agentes se encuentre en la base de la pirámide, siendo tratados de manera amable por el regulador, mientras que una minoría más o menos amplia de villanos esté siendo sometida a duras

sanciones. En este caso, como se ha mencionado, alrededor de 21 millones de conductores cívicos vieron recompensada su conducta con el regalo de 2 puntos extra en julio de 2009, cuando se cumplieron 3 años de la implantación del carnet, mientras tan sólo unos 25.000 incumplidores habían perdido su licencia en aquel momento (Tena-Sánchez 2010b, p. 247).

Hay algunos comentarios adicionales que resulta pertinente hacer aquí. En primer lugar, la mayor severidad introducida (al menos en la práctica) por las regulaciones aplicadas en los últimos años no constituyen en modo alguno una forma de regulación basada en la desviación. Como se ha visto, el conjunto del sistema sigue una lógica de *enforcement pyramid* depositando confianza sobre todos los agentes en primer término, administrando las sanciones de forma escalonada, etc. Las sanciones draconianas como las penas de prisión son el último recurso, el *gran cañonazo*, destinado a lidiar con los villanos más peligrosos.

En segundo lugar, lo mismo que acaba de decirse sobre las sanciones vale también para los instrumentos de control y vigilancia. Instrumentos como los radares de control de la velocidad no forman parte de una estrategia centrada en la desviación que criminaliza al conductor y busca controlarlo en todo momento para poder sancionarlo. Tal y como se apuntó más arriba, el objetivo de estas medidas no es recaudatorio. El objetivo de los radares es asegurar el cumplimiento para, en definitiva, evitar los accidentes. Una clara muestra de esto es que los radares se colocan en tramos especialmente peligrosos con concentraciones de accidentes superiores a la media, y se avisa de su presencia con antelación. El objetivo, por tanto, es que el conductor reduzca la velocidad y circule con precaución en los tramos más peligrosos, no sancionarlo si no lo hace o recaudar dinero de manera fácil.

### Reducción de la Discrecionalidad

Tal y como se ha argumentado, la reducción de la discrecionalidad fue uno de los principales, si no el principal, objetivo de la reforma del Código Penal de 2007. Esta cuestión ya ha sido discutida más arriba de modo que no se repetirán los argumentos ya ofrecidos.

## 6. DISCUSIÓN

El hecho de que una política (o cualquier otro dispositivo institucional) esté o no centrada en el cumplimiento es una cuestión de grado y, en ese sentido, los argumentos ofrecidos en este trabajo permiten concluir que la nueva política de tráfico y seguridad vial se encuentra ahora más centrada en el cumplimiento que antes de las reformas. Estas políticas constituirían, además, un caso exitoso de aplicación de una ECC, confirmándose así la hipótesis habitual en la literatura según la cual cuando se introduce una ECC el cumplimiento mejora gracias a la actuación de diversos mecanismos.

No obstante, aunque obviamente ninguna política realmente existente se ajusta perfectamente a una ECC, en el caso analizado existen algunos pasos relativamente obvios que podrían tomarse y que permitirían una mayor aproximación al tipo ideal así como, probablemente, una reducción aún mayor de la siniestralidad y de la mortalidad. En lo que se refiere a los filtros negativos sobre las opciones, existen algunas medidas

perfectamente viables desde un punto de vista técnico que no se están aplicando. Ejemplos evidentes en este sentido vienen dados por los limitadores de velocidad o por dispositivos como el Alcoholock que impide poner el vehículo en marcha si el conductor supera la tasa de alcoholemia. En materia de filtros positivos sobre las opciones, merece la pena destacar que existe todavía un importante número de vías con elevada siniestralidad que probablemente se vería reducida si se desdoblasesen.

En cuanto a los instrumentos de control y vigilancia, pese a la mejora producida en los últimos años, existe aún un amplio margen para la extensión y mejora de estos dispositivos.

## 7. CONCLUSIONES

El presente trabajo analiza un caso concreto, las nuevas políticas de seguridad vial aplicadas en España en los últimos años, a la luz de las teorías del diseño institucional contemporáneas. Como se ha dicho más arriba, desde luego un simple caso no permite extraer conclusiones que demasiado más allá del mismo. No obstante, este trabajo se suma a otros, a los que se ha ido haciendo referencia a lo largo del artículo, y que llevan a cabo ejercicios similares en ámbitos tan dispares como la regulación industrial (Ayres y Braithwaite 1992), la justicia restaurativa (Braithwaite 2002a), la política fiscal (Braithwaite 2003), las residencias de ancianos (Braithwaite, Makkai y Braithwaite 2007) o las políticas medioambientales (Gunningham y Grabosky 1998), entre muchos otros; de manera que la evidencia acumulada empieza a alcanzar un volumen no despreciable.

Con todo, la cantidad de trabajo que queda por delante si se pretende elaborar un modelo realmente fructífero de análisis, evaluación y diseño de políticas y otros dispositivos institucionales, resulta ingente y, de hecho, la viabilidad del propio objetivo resulta en buena medida incierta. Por un lado, sería necesario seguir acumulando evidencia empírica. En este sentido se podrían, por ejemplo, llevar a cabo estudios comparativos seleccionando casos en los que existiesen datos fiables sobre los niveles previos de cumplimiento, en los cuales se hayan aplicado ECC en unos y ECD en otros.

No obstante, más allá del trabajo empírico, las tipologías actuales padecen de problemas de tipo teórico, así como relacionados con la viabilidad de las propuestas. Respecto a la segunda cuestión, en muchas ocasiones, por ejemplo, pueden no existir instrumentos adecuados para desarrollar una ECC; puede ser imposible aplicar el *toma y daca* o las pérdidas que ocasionaría un incumplimiento puntual podrían ser catastróficas. En todos esos escenarios, el recurso a una regulación más restrictiva ya de entrada puede estar justificado.

Respecto a las limitaciones de tipo teórico, cabe señalar que éstas están definidas de una forma aún demasiado vaga y que en ocasiones pueden resultar no exhaustivas y/o no exclusivas. Estos problemas de tipo teórico abren la puerta a la arbitrariedad y a los procedimientos *ad hoc* a la hora de clasificar un determinado caso en una u otra categoría. La investigación futura dirá si las limitaciones señaladas llegan a superarse<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup>Para una discusión más detallada de estas cuestiones, véase Tena-Sánchez (2009, 2011).

## Referencias

- Ayres, I. y Braithwaite, J., 1992. *Responsive regulation*. New York: Oxford University Press.
- Bardach, E. y Kahan, R.A., 1982. *Going by the Book*. Philadelphia: Temple University Press.
- Black, D., 1976. *The Behavior of Law*. New York: Academic Press.
- Black, J., 1998. Talking about Regulation. *Public Law*, Spring, pp. 77-105.
- Brennan, G., 2003. La selección y la moneda de la retribución. *En*: R. Goodin, ed., *Teoría del diseño institucional*. Barcelona: Gedisa.
- Braithwaite, J., 2002a. *Restorative Justice and Responsive Regulation*. Oxford: Oxford University Press.
- Braithwaite, J., 2002b. Rewards and Regulation. *Journal of Law and Society*, 29 (1), pp. 12-26.
- Braithwaite, J., 2003. Meta Risk Management and Responsive Regulation for Tax System Integrity. *Law and Policy*, 25 (1), 1-16.
- Braithwaite, J., 2006. Responsive regulation and developing economies. *World Development*, 34 (5), pp. 884-898.
- Braithwaite, J. 2008. *Regulatory Capitalism*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Braithwaite, J. y Makkai, T., 1994. Trust and Compliance. *Policing and Society*, 4, pp. 1-12.
- Braithwaite, J., Makkai, T. y Braithwaite, V., 2007. *Regulating Aged Care*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Braithwaite, V., Murphy, K. y Reinhart, M., 2007. Threat, motivational postures and responsive regulation. *Law and Policy*, 29 (1), pp. 137-158.
- Campbell, D. T. y Stanley, J.C., 1973. *Diseños Experimentales y Cuasi-Experimentales en la Investigación Social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Cano, T., et al., eds., 2008. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- Cano, T., 2008. Derecho Penal y Seguridad Vial. *En*: T. Cano et al., eds., *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- Campo, A. M., 2008. Reflexiones sobre la delincuencia vial. *En*: S. Mir, M. Corcoy y S. Cardenal, eds., *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.



- Corcoy, M., 2007. Homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículos a motor o ciclomotor. *En: R. de Vicente, dir., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- Corcoy, M., 2008. Homicidio y lesiones en el ámbito del tráfico viario. *En: S. Mir, M. Corcoy y S. Cardenal, eds., Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.
- Cremades & Calvo-Sotelo Abogados, 2006. *El Carné por Puntos*. Madrid: Editorial Argual.
- González, J.L., 2007. La reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (Proyecto CP 2006). *En: R. de Vicente, dir., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- González, J. L. y Vidales, C., 2008. Los nuevos delitos contra la Seguridad Vial. *En: C. Vidales y A. Mera, coords., Seguridad Vial*. València: Tirant lo Blanch.
- Grabosky, P. y Braithwaite, J., 1986. *Of Manners Gentle*. Oxford: Oxford University Press.
- Gunningham, N. y Grabosky, P., 1998. *Smart Regulation*. Oxford: Clarendon Press.
- Hawkins, K., 1984. *Environment and Enforcement*. New York: Oxford University Press.
- Hortal, J. C., 2008. El delito de conducción temeraria (Arts. 379.1 y 2 in fine y 380): Algunas reflexiones al hilo de las últimas reformas. *En: S. Mir, M. Corcoy y S. Cardenal, coords., Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.
- Jané, J., 2008. Prólogo. *En: T. Cano et al., eds., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- Ledesma, R., 2008. Debate. *En: T. Cano et al., eds., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- Mena, J. M., 2007. El delito de conducción temeraria. *En: R. de Vicente, dir., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- Mir, S., Corcoy M. y Cardenal, S., eds., 2008. *Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.
- Montoro, L., 2008. Estrategias para la prevención de los accidentes de tráfico. *En: C. Vidales y A. Mera, coords., Seguridad Vial*. València: Tirant lo Blanch.
- Montoro, L., Roca, J. y Tortosa, F., 2008. Influence of the penalty point system on driving behaviour: drivers' point of view. *Psicothema*, 20 (4), pp. 652-658.

- Moreno, M. A., 2008. La criminalización de las conductas temerarias en el marco de la nueva reforma en materia de seguridad vial. *En: C. Vidales y A. Mera, coords., Seguridad Vial*. València: Tirant lo Blanch.
- Navarro, P., 2008. Debate. *En: T. Cano et al., eds., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- North, D., 2005. *Understanding the Process of Economic Change*. Princeton [etc]: Princeton University Press.
- Offe, C., 2006. Institutions' role in the distribution and control of social power. *En: I. Shapiro, S. Skowronek y D. Gavlin, eds., The Art of the State*. New York: New York University Press.
- Orts, E., 2007. Conducción con consciente desprecio por la vida de los demás. *En: R. de Vicente, dir., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- Perona, A., 2008. Delitos contra la seguridad en el tráfico. *En: S. Mir, M. Corcoy y S. Cardenal, eds., Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.
- Pettit, P., 1993. *The Common Mind*. New York: Oxford University Press.
- Pettit, P., 1999. *Republicanism*. Barcelona: Paidós.
- Pettit, P., 2002. Rational choice regulation: two strategies. *En: Rules, Reasons and Norms*. Oxford: Oxford University Press.
- Pettit, P., 2003. El diseño institucional y la elección racional. *En: R. Goodin, comp., Teoría del Diseño Institucional*. Barcelona: Gedisa.
- Pumpido, C., 2007. La posición del MF sobre la seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. *Jornadas de Siniestralidad Vial*. Albarracín.
- Reiss, A., 1984. Selecting strategies of social control over organisational life. *En: K. Hawkins y J. Thomas, eds., Enforcing Regulation*. Boston: Kluwer-Nijhoff.
- Salom, J. S., 2008. Los delitos contra la seguridad vial en la práctica forense. *En: C. Vidales y A. Mera, coords., Seguridad Vial*. València: Tirant lo Blanch.
- Searle, J. R., 2006. ¿Qué es una institución? *Revista de Derecho Político*, 66, pp. 89-120.
- Tena-Sánchez, J., 2009. Estrategias de diseño institucional, cumplimiento y virtud cívica. *Revista de Ciencia Política*, 29 (1), pp. 85-110.
- Tena-Sánchez, J., 2010. Cambios en la política de seguridad vial en España entre 2004 y 2010: un análisis centrado en el diseño institucional. *Estudios de Deusto*, 58(2), pp. 247-298.

- Tena-Sánchez, J., 2010b. *Mecanismos de Diseño Institucional, Cumplimiento y Virtud Cívica. Una Exploración de Mecanismos de Diseño Institucional que Promuevan el Cumplimiento. El Caso de las Nuevas Políticas de Seguridad Vial*. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona.
- Tena-Sánchez, J., 2011. Exploring mechanisms of institutional design which promote compliance. *Papers, Revista de Sociologia*, 96 (2), pp. 431-451.
- Titmus, R., 1970. *The gift relationship*. Londres: Allen and Unwin.
- Ulla, J. L., 2008. Debate. *En: T. Cano et al., eds., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Cizur Menor: Ministerio de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos, Thomson Aranzadi.
- Vargas, B., 2007. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP. *En: R. de Vicente, dir., Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- Vicente, R. de, dir., 2007. *Derecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial, Centro de Documentación Judicial.
- Vidales, C. y Mera, A., coords., 2008. *Seguridad Vial*. València: Tirant lo Blanch.
- Villalba, F. J., 2008. El endurecimiento de las penas de los delitos de tráfico como medida de mejora de la siniestralidad. *En: S. Mir, M. Corcoy y S. Cardenal, eds., Seguridad Vial y Derecho Penal*. València: Tirant lo Blanch.